За рулем

1 • 1978



С НОВЫМ ГОДОМ,
ТОВАРИЩИ ВОДИТЕЛИ!



Защита социалистического Отечества есть священный долг каждого гражданина СССР.

Из статьи 62 Конституции СССР

Воинская служба в рядах Вооруженных Сил СССР — почетная обязанность советских граждан.

Статья 63 Конституции СССР

1978 год — год шестидесятилетнего юбилея наших славных Вооруженных Сил — надежного стража завоеваний Великого Октября, мирного труда советского народа

Боевым резервом и верным помощником армии и флота является 80-миллионное оборонное Общество — ДОСААФ СССР

ПЕРЕВЕРНУВ СТРАНИЧКУ КАЛЕНДАРЯ

Давний это праздник, Новый год, со своими давними традициями. Мы привыкли: он предстает то в облике веселого мальчугана в полушубке, смеющегося розовощекого улыбающегося деда, то в виде переворачиваемой страницы календаря, то в образе бегуна, принимающего эстафету.

Итак, 1978-й принимает эстафету 1977-го — года 60-летия Великого Октября, года рождения нашей новой Конституции, напряженного второго года десятой пятилетки. Под знаком выдающихся свершений своего предшественника отправляется в путь 1978-й.

Совсем недавно трудовые коллективы рапортовали Октябрю, и мы чествовали победителей предъюбилейного социалистического соревнования. А сейчас уже вступил в действие план третьего года десятой пятилетки. И все помыслы советских людей — о том, как лучше выполнить его, сделать еще шаг, который приблизит нас к рубежам, определенным XXV съездом партии.

Жизнь редакции массового издания также регламентируется планами, которые определяют его содержание на текущий год. И, естественно, открывая первые номера журнала, читатель хочет знать, каковы эти планы, что найдет он на страницах «За рулем» в этом году.

Готовясь к 1978 году, мы представляли себе новые линии КамАЗа и ВАЗа, видели два с лишним миллиона новых автомобилей и более миллиона новых мотоциклов, мотороллеров и мопедов, чувствовали еще более напряженный пульс транспортных артерий, понимали, как много сегодня надо знать и уметь водителям, какие трудности ожидают тех из них, кто только что получил «права»... Если говорить коротко, то планы редакции определяются стремительным движением советского общества — ростом его экономики, запросами, интересами и обязанностями его граждан, закрепленными в Основном Законе нашей жизни.

Автомобилестроители порадуют нас новинками. Подверглись реконструкции «Запорожец» (ЗАЗ—968М) и луцкий джип (ЛуАЗ—969М). Грузовики «Урал» получили новый двигатель. Модернизируется «ИЖ-комби». Мотоциклистов ожидают новые ИЖи — «Планета-4» и «Юпитер-4», мотороллер «Тулица». Со всеми этими новинками журнал в свое время познакомит читателей достаточно подробно в традиционном разделе «Советская техника». Понимая, что многих интересуют в чисто практических целях и те частные усовершенствования, которые вносятся в конструкцию уже выпускаемых машин, в технологию, и что у миллионов владельцев личных автомобилей журнал — практически единственный источник такого рода информации, редакция на основе укрепившихся в последнее время связей с заводами будет периодически сообщать об этих усовершенствованиях в «Клубе «Автолюбитель».

Постоянные читатели хорошо знают рубрику «Испытывает «За рулем». Сейчас мы продолжаем тест автомобилей ВАЗ—2103, «ИЖ-комби», «Москвич—2140», мотоцикла ЯВА-634.08. Как видите, «ассортимент» расширяется. Теперь испытаниями, как и рядом других рубрик, в том числе «Советами бывалых», «Своими силами», будет ведать новый отдел редакции — «эксплуатации и сервиса». Он создан для того, чтобы квалифицированнее и полнее оказывать техническую помощь владельцам машин, активнее включиться в улучшение службы сервиса. Вот в основном то новое, что ожидает читателей на страницах журнала в области техники, которая, как и всегда, займет в нем много места. Надеемся, эти публикации помогут водителям лучше понять и освоить автомобиль и мотоцикл.

Если же говорить о главном направлении журнала в 1978 году, то редакция видит его, выражаясь языком документа, в улучшении подготовки и повышении квалификации водителей. Всё новые машины вливаются в нескончаемый транспортный поток, всё новые люди садятся за руль, и от знаний, умения, культуры, взаимоотношений водителей в решающей мере зависит безопасность на улицах городов и дорогах, производительность транспорта. Это сегодня, пожалуй, важнейшая из социальных проблем, вызванных к жизни стремительной автомобилизацией, которая сопутствует неуклонному росту нашей экономики и благосостояния населения. Журнал примет участие и в решении другой проблемы государственного масштаба — коротко ее называют «чистый воздух».

Вопросы обучения и воспитания имеют прямое отношение буквально ко всем категориям водителей — и к курсантам автомобильных и технических школ ДОСААФ, готовящимся к выполнению своего конституционного долга — службе в Вооруженных Силах, и к тем, кто, осуществляя конституционное право, выбрал профессию шофера, и к тем, кого называют авто- и мотолюбителями. Большую часть материалов мы адресуем непосредственно водителям — самому массовому читателю «За рулем». Это статьи, интервью, консультации, пропагандирующие в разных формах правила движения, в том числе под новой рубрикой «От «А» до «Я». И советы по вождению, в том числе сезонные «Три цвета времени». И первый разработанный у нас тест «Правильно ли мы ездим?» (три задания вы найдете уже в этом номере), смысл которого в том, чтобы помочь начинающему, да пожалуй, не только начинающему, водителю выявить пробелы в технике управления автомобилем в разных ситуациях и научить его верным приемам. И рекомендации по тактике вождения, которые, как мы рассчитываем, помогут водителям правильно взаимодействовать друг с другом.

Тех, кто умеет хорошо манипулировать рулем и педалями, немало. Но настоящего водителя отличает культура поведения на дороге, благожелательность к коллегам и пешеходам. Воспитанию этих качеств журнал по-прежнему будет уделять самое серьезное внимание, и читатели найдут на его страницах статьи, очерки, отчеты о рейдах, которые привычны для них словами «Моральный климат дороги».

Есть у журнала еще одна категория читателей, самым непосредственным образом влияющая на формирование профессиональных качеств и личности водителя. Это наставники всех рангов — от преподавателя и мастера вождения до руководителей автошколы, комитета ДОСААФ. И прямая обязанность журнала Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту постоянно помогать им в их благородном и нелегком деле. Сразу оговоримся: для специалиста — педагога и организатора обучения — полезны и материалы, расширяющие технический кругозор, информирующие о новой технике и т. д. — то есть практически вся тематика журнала. Но, кроме того, у него есть свой, специфический интерес — как лучше оборудовать автодром, учебный класс, как построить урок, найти ключ к сердцу курсанта. Редакция планирует такие материалы и приложит силы, чтобы они были конкретны, в лучшем смысле поучительны. Один из них, открывающий новую серию «Рядом с новичком. Заметки мастера практического вождения», — в этом номере.

Что касается спорта, входящего в круг деятельности организаций оборонного Общества, то он, как и раньше, будет занимать свое место на журнальных страницах — очерки под рубрикой «Автомотоспорт и его мастера», корреспонденции с крупных соревнований (будем стараться больше насыщать их техническим содержанием), проблемные, аналитические материалы о развитии массового спорта, в том числе детского и юношеского, о подготовке сборных команд.

Тематический план журнала на 1978 год обширен, нет возможности, да мы и не ставим такой цели, сколько-нибудь подробно изложить здесь всё. Думаем, что вы, дорогие читатели, дополните его своими предложениями. Коснемся только еще нескольких позиций.

Одобрительные отзывы заслужили схемы с комментариями под рубрикой «Журнал «За рулем» представляет новую автомобильную дорогу» (напомним, речь шла о дорогах Москва — Волгоград, Москва — Киев). Редакция намерена продолжить эту работу. Мы говорим «работу», потому что это сложное и трудоемкое дело, и за сезон наши бригады вряд ли смогут проехать больше чем по двум-трем магистралям. Выбор остановим, конечно, на тех, где наиболее интенсивны потоки путешествующих. Вероятно, такая форма не исключает хорошо знакомых читателям карт-схем маршрутов, которые готовят для нас сотрудники советов по туризму.

Вы уже обратили внимание на темы, важность которых определяется введением новой Конституции. На седьмой внеочередной сессии Верховного Совета СССР говорилось о необходимости дальнейшего совершенствования законодательства, различных нормативных актов. Можем сообщить, что готовятся новые ГОСТы — на оборудование автомобильных дорог средствами организации движения, на номерные знаки, на дорожные знаки. После утверждения журнал познакомит читателей с каждым из этих документов достаточно подробно и наглядно.

Месяц отделяет нас от большой даты — 60-летия Советских Вооруженных Сил, надежно защищающих завоевания Октября на протяжении всего существования нашего социалистического государства. Материалы, посвященные славному юбилею, вы видите и в этом номере. Военно-патриотическое воспитание молодежи, будущих воинов-водителей всегда являлось важной задачей журнала оборонного Общества. Ныне мы разовьем эту тему на примерах из боевой истории славной Советской Армии, службы сегодняшних воспитанников ДОСААФ, на образцах боевой техники, к которой, судя по редакционной почте, проявляют интерес многие читатели.

В апреле 1978 года «За рулем» отметит свое 50-летие. С первых же номеров он включился в решение больших и малых проблем на пути к автомобилизации. Верный традиции советской печати активно помогать партии, народу в выполнении планов созидания, журнал будет и впредь содействовать повышению качества автомобильной и мотоциклетной техники, дорожного хозяйства, совершенствованию подготовки и воспитания водителей.

За нашу Советскую Родину!

За рулем

1 ● Январь ● 1978

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года

В канун 60-летия Советских Вооруженных Сил редакция обратилась к начальнику отдела Центрального автотракторного управления Министерства обороны СССР генерал-майору С. Ф. КОВАЛЕВУ и попросила его рассказать об истории и сегодняшнем дне автомобильных войск

ЧЕРЕЗ ГОДЫ, ЧЕРЕЗ РАССТОЯНЬЯ

— Товарищ генерал, наш народ готовится торжественно отметить героическое 60-летие своей славной Советской Армии и Военно-Морского Флота. Вместе со всеми готовятся к юбилею воины-автомобилисты. Расскажите, пожалуйста, как зарождались автомобильные войска, что характерно для их развития в годы довоенных пятилеток.

— Гражданская война и разгром интервентов, конфликт на КВЖД, бои у озера Хасан и на реке Халхин-Гол, военные события 1939—1940 годов — во всех этих событиях на боевом пути Советских Вооруженных Сил дело не обходилось без автомобиля. Я сознательно не стану говорить об участии автомобилистов в революции и лишь частично коснусь гражданской войны, поскольку редакция ознакомила меня с публикуемым в этом номере журнала материалом, как раз подробно освещающим роль революционных автомобилистов в борьбе за власть Советов. Повторю все же, что в течение гражданской войны ЦК нашей партии, Советское правительство под руководством В. И. Ленина неоднократно обсуждали и принимали необходимые меры по организации автомобильного транспорта для нужд фронта, эксплуатации и ремонта машин, подготовке кадров шоферов и специалистов.

Очень важно подчеркнуть, что Владимир Ильич Ленин лично уделял пристальное внимание автомобильному делу. Где бы он ни выступал в тот период — среди рабочих или красноармейцев, на совещаниях или в печати, — призывал бороться за улучшение работы транспорта. В частности, он отмечал, что «военные операции часто затруднены из-за недостатка транспорта».

В годы гражданской войны Советское правительство издало ряд декретов, направленных на улучшение использования автомобильной техники, поддержание ее в исправном состоянии, на обеспечение войск необходимыми кадрами специалистов. Назову лишь некоторые из них. По Постановлению Совета Народных Комиссаров от 21 августа 1918 года было передано в военное ведомство от 25 до 50 процентов всех имеющихся автомобилей в стране. 21 ноября 1918 года Совет Народных Комиссаров под председательством В. И. Ленина принял специальное решение «Об обеспечении действующей Красной Армии автотранспортом и урегулировании эксплуатации его». 30 июля 1919 года вышло постановление о мобилизации санитарных автомобилей для нужд фронта. Меньше чем через месяц — 27 августа 1919 года состоялось решение «О мобилизации в Красную Армию шоферов, обслуживающих мобилизуемые машины».

Военные автомобилисты внесли немалый вклад в победу над белогвардейцами и интервентами. Героически сражались с врагом автоброневые отряды. Грузовые автомобили использовались для подвоза материальных средств соединениям и частям. Нередко автомобильные части выполняли и оперативные задачи. Известен такой примечательный факт. В сентябре 1919 года прославленный герой гражданской войны командир Железной дивизии Г. Гай посадил на 35 грузовых автомобилей 5-й Курский полк, перебросил его на 180 километров в район Симбирска, ударил во фланг белогвардейцев и победно завершил операцию.

Конечно, более полное обеспечение автомобильной техникой наших Вооруженных Сил началось в период социалистической индустриализации страны. Уже на XV съезде партии, утверждавшем директивы по первому пятилетнему плану, предусматривалась огромная программа строительства предприятий-гигантов тяжелой индустрии, в том числе московского и горьковского автозаводов. Создание прочной материально-технической базы в стране позволило перейти к моторизации армии. Характерны такие цифры: в 1929 году на одного бойца в среднем приходилось 2,1 л. с., в 1930 году — немногим более 3, в 1933 году — около 7,8, в 1939 году — уже до 13 л. с. За десять лет оснащенность армии техникой выросла в пять раз.

Армейский автомобильный парк изменялся не только количественно, но и качественно. Была ликвидирована многомарочность парка, в войсках остались только три основные модели грузовых и две легковых машин марок ГАЗ, ЗИС и ЯАЗ. Кроме того, автозаводы поставляли армии шасси для изготовления различных специальных машин.

— Скажите, Сергей Федорович, а как менялась структура автомобильной службы?

— Односложно не ответишь. На разных этапах — по-разному. Скажем, в действующих войсках в 1920 году при штабах фронтов и армий имелись автомобильные управления с подчиненным им автопарком. В центре руководство автослужбой было сосредоточено в Главном военно-инженерном управлении (ГВИУ). Основным руководящим документом для войск по автомобильной службе являлась инструкция «О службе и походных движениях автомобильных частей на фронте». Любопытны отдельные ее положения. Так, скорость движения определялась не более 20—25 верст в час, суточные пробеги — до 150 верст, дистанция между машинами — 50 шагов; обязательно было техническое замыкание...

В 20—30-х годах управление автомобильной службой продолжало совершенствоваться. В 1924 году ГВИУ реорганизуется в Военно-техническое управление снабжения РККА. Начинают формироваться механизированные части. В 30-х годах впервые в мировой военной практике в Советской Армии появляются крупные подвижные соединения — механизированные корпуса, в состав которых входили моторизованная пехота, танки, артиллерия и другие виды оружия. При Наркомате обороны создается Управление моторизации и механизации (УММ), в руках которого сосредоточивается руководство автомобильным и мотоциклетным делом. В 1935 году УММ реорганизуется в Автобронетанковое управление (с 1939 года — Главное бронетанковое управление).

— В новой Конституции СССР записано: «Ярким проявлением силы социализма стал немеркнущий подвиг советского народа, его Вооруженных Сил, одержавших историческую победу в Великой Отечественной войне». Расскажите, пожалуйста, о том вкладе, который внесли в победу над фашистскими захватчиками труженики фронтовых дорог.

— Я внимательно слежу за материалами, которые публикует ваш журнал о воинах-водителях, их подвигах на фронтах. Читатели «За рулем», вероятно, помнят галерею портретов водителей — Героев Советского Союза, описания их подвигов на журнальных страницах, посвященных 30-летию разгрома германского фашизма и японского милитаризма. Это столь обширная тема, что можно написать еще не одну книгу, и они, наверное, будут написаны. В короткой беседе много не скажешь. Но все же на ряде фактов остановлюсь.

С первых дней войны Коммунистическая партия сплотила весь советский народ, наши Вооруженные Силы, вдохновила их на священную борьбу с врагом, дала им силу и веру в победу. Уже начальный период войны показал возросшее значение автотранспорта для успешного ведения боевых действий. Предстояли большие формирования автотранспортных частей и организация крупных перевозок войск и грузов. Для выполнения этих задач, для руководства автодорожной службой на основании постановления Государственного Комитета Обороны от 15 июля 1941 года было организовано Автомобильно-дорожное управление. В это же время при штабах фронтов и армий создаются автодорожные отделы с подчинением их начальнику тыла фронта (армии).

Автомобильный парк страны, насчитывавший к лету 1941 года 820 тысяч машин, все больше начинает работать на нужды фронта. Формируются автомобильные подразделения в частях и соединениях родов войск, а также автомобильные части и соединения армейского, фронтового подчинения и резерва Ставки Верховного Главнокомандования. С развертыванием противотанковой, зенитной артиллерии, реактивных

установок — знаменитых «катюш» автомобили включаются непосредственно в боевые порядки войск, и военные водители становятся основными номерами боевых расчетов.

С каждым годом войны возрастала роль автомобильного транспорта как средства подвоза военных грузов. Для наступления наших войск в 1944—1945 гг. характерны были стремительность и возросший размах операций, требовавшие огромного расхода боеприпасов и других материальных средств. Особенно показательными в этом отношении были Белорусская, Висло-Одерская и Берлинская операции.

Белорусская операция проходила в таких условиях, когда глубина подвоза к 1 июля, то есть на пятый-шестой день операции, достигла 170 километров, и 5 июля — 300, а к 16—17 июля — 400—500. И вот при таких высоких темпах наступления автомобильный транспорт обеспечил успешное продвижение войск на глубину 600—650 километров. Водителям автомобилей этот успех достался ценой огромного напряжения. Были дни, когда некоторые из них за сутки преодолевали 500—600 километров.

В Висло-Одерской операции напряженность автомобильных перевозок достигла наивысшего предела. За первые 15 суток января 1945 года, в период подготовки операции, фронтовым и армейским автомобильным транспортом было перевезено 169 тысяч тонн грузов, а за вторую половину января — 320 тысяч тонн. Вместе с танкистами и артиллеристами военные водители входили в прорыв и действовали в тылу врага.

В героическую историю подвигов воинов-автомобилистов славной страницей вошла Ладожская ледовая трасса, на которой работало более 4000 автомобилей. Две зимы действовала «Дорога жизни». По ней было доставлено 600 тысяч тонн грузов, эвакуировано более 750 тысяч человек гражданского населения, свыше 35 тысяч раненых и больных военнослужащих, вывезено более 15 тысяч станков и много другого имущества.

Коммунистическая партия и Советское правительство по достоинству оценили заслуги автомобилистов. Семьдесят семь автомобильных частей и соединений в годы войны были награждены орденами Советского Союза. Высоких наград Родина удостоила тысячи автомобилистов. Наиболее отличившимся было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

— В ряде писем, которые получает редакция, читатели просят рассказать о наиболее выдающихся организаторах военно-автомобильной службы. Назовите, Сергей Федорович, их имена.

— В летописи славных дел автомобилистов — участников гражданской войны мы найдем имена И. Аргира, возглавлявшего автомобильное управление легендарной 1-й Конной Армии, командиров автобронеотрядов — П. Бахарева, А. Войткевича, П. Поленова...

Целую плеяду талантливых организаторов автомобильных войск выдвинула Великая Отечественная. Первым начальником ГАВТУ был генерал-полковник Василий Евлампиевич Белокосков. Он руководил формированием автомобильной службы в центре и на фронтах, организовал автомобильные перевозки войск и грузов в самые тяжелые первые месяцы войны. В течение длительного периода возглавлял Главное автомобильное управление генерал-лейтенант технических войск Иван Петрович Тягунов, внесший большой вклад в подготовку и обеспечение автомобильных перевозок в важных операциях. Проявили незаурядные организаторские способности, мужество, преданность Родине руководители автотранспортной и дорожной службы фронтов генералы Михаил Александрович Кузнецов, Иван Александрович Лапшин, Александр Леонидович Матвиевский, Семен Михайлович Чемерис, Николай Васильевич Страхов, Николай Николаевич Степанов, многие другие военачальники. Их опыт, знания, преданность делу служат и всегда будут служить примером для всех нас.

— Какое место, Сергей Федорович, занимают сегодня в войсках автомобиль и солдат за рулем, как несет службу молодое поколение воинов-автомобилистов!

— Сегодня вся армия, образно говоря, на колесах — все рода войск, виды Вооруженных Сил. Ни одно соединение, часть, подразделение не обходится без автомобиля. На них монтируется вооружение и специальное оборудование; они используются для перевозки войск и техники, для буксировки вооружения и специальных установок. В типаж армейских автомобилей входят машины и многоцелевого назначения и специальные — боевые, строевые, учебные, транспортные... Как правило, это большегрузные высокопроходимые быстроходные машины — ЗИЛ—131, МАЗ—537, «Урал—375», КрАЗ—225 и другие.

Вероятно, все вы видели на парадах автомобили с установленными на них ракетами, зенитными пулеметами, пушками, прожекторные, радиолокационные станции. В большинстве это мощные четырехосные автомобили. Имея все восемь ведущих колес, они обладают проходимостью на уровне лучших образцов гусеничных машин. Многоосные автомобили снабжены системой регулирования давления воздуха в шинах, лебедкой, самоблокирующимися мостами, гидроусилителями руля, пусковым подогревателем и другими устройствами, повышающими проходимость и боевую готовность.

Работникам нашего управления и лично мне доводилось принимать участие в войсковых учениях, таких, как «Днепр», «Север», «Неман», «Двина», «Карпаты». Все они проходили в обстановке, максимально приближенной к боевой, с применением современных средств борьбы. На многокилометровых маршах, при выполнении самых трудных задач, где приходилось до предела напрягать силы, воины-водители ни разу не подвели.

— Как вы оцениваете, товарищ генерал, тот вклад, который вносит в подготовку водительских кадров ДОСААФ СССР, его автомобильные школы!

— Оборонное общество по праву называют школой мужества, школой патриотизма, боевым резервом Вооруженных Сил. К нам в автомобильные подразделения поступают юноши — воспитанники автомобильных школ ДОСААФ в основном с хорошей технической выучкой, моральной и физической закалкой. Они быстро входят в строй, им после соответствующей подготовки доверяется боевая и транспортная техника, с которой они справляются, становятся отличниками учебы, классными специалистами. Особенно мы благодарны коллективам тех автошкол, где учебно-воспитательный процесс строится с применением технических средств, с использованием всего нового, передового, что накоплено за последние годы в практике обучения водителей. Именно из таких автошкол в армию приходят наиболее подготовленные специалисты.

— Сергей Федорович, впервые в Конституцию СССР введена отдельная глава «Защита социалистического Отечества». Скажите, какие чувства и мысли вызвала эта часть Конституции у вас, человека военного, активного участника боев с фашистскими захватчиками!

— Прежде всего, пожалуй, мысль о ленинских заветах по защите социалистического Отечества, о единстве армии и народа, о неразрывной связи поколений. Ратный долг остается одним из главнейших для гражданина Страны Советов.

Сегодняшнее молодое поколение советских воинов стремится быть во всем похожим на фронтовиков, так же самоотверженно выполнять свой священный долг перед народом — надежно защищать его мирный труд, быть в постоянной боевой готовности, гарантирующей немедленный отпор любому агрессору. Этими мыслями и делами живут и воины-автомобилисты.

Выполняя указания XXV съезда КПСС о повышении эффективности и качества, наши автомобилисты активно включились в соревнование по совершенствованию учебно-материальной базы. В практику внедряются технические средства, контрольно-тренировочные устройства. Большое внимание уделено реконструкции и совершенствованию автодромов, оборудованию участков и элементов, позволяющих создавать критические ситуации, что приучает водителей к решительным действиям в сложных условиях.

На примерах автомобильной службы как нельзя лучше прослеживается единство армии и народа. Возьмите хотя бы уборку урожая. Напомню вам об успехах наших воинов на хлебных нивах в 1976 году. Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев в приветствии в адрес командиров передовых автомобильных батальонов С. Н. Ермака, К. Я. Игнатенко, Ф. П. Сердюкова и Н. И. Кизимова писал:

«В успешной борьбе за уборку урожая 1976 года большую помощь труженикам села оказали воины транспортных подразделений Советской Армии и Военно-Морского Флота. Своим добросовестным и самоотверженным трудом они внесли достойный вклад в общенародное дело претворения в жизнь задач, поставленных XXV съездом КПСС перед сельским хозяйством».

Сегодня военные автомобилисты живут одними помыслами со всем советским народом — достойно встретить 60-летие славных Вооруженных Сил, с честью выполнить конституционный долг — бдительно стоять на страже завоеваний Октября.

Беседу вел А. БАБЫШЕВ

Год минувший ушел в прошлое. Прощаясь с ним, каждый из нас хотел бы проститься и со всем, что было досадного, грустного, неприятного. И взять в год наступающий воспоминания о сердечных встречах, добрых улыбках, чутких, отзывчивых товарищах.

В канун Нового года мы выбрали нескольких представителей из многомиллионной аудитории своих читателей и задали им пять вопросов.

1. Какое автомобильное событие минувшего года, коснувшееся вас лично, вы считаете наиболее значительным?

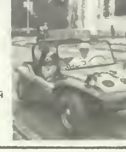
2. Что, на ваш взгляд, мешает дальнейшему улучшению морального климата дороги?

3. Какая встреча с представителями ГАИ оставила настолько приятное впечатление, что ее хотелось бы повторить в Новом году?

4. Если бы вы писали в новогоднюю ночь письмо об автосервисе, о чем бы шла в нем речь?

5. Какие из проблем автомобилизма, по вашему мнению, следует считать наиболее актуальными?

Вот какие ответы получила редакция.



Олег **ПОПОВ**, народный артист СССР

НАША



Георгий **ГРЕЧКО**, Герой Советского Союза, летчик-космонавт, председатель спортивной секции московского городского совета общества автомотолюбителей

1. Соревнование в Брянске, когда команда московского городского совета заняла второе место. Этим результатом мы очень довольны. В первую очередь потому, что выступали дружно. И мне как председателю спортивной секции особенно приятно было видеть становление коллектива, в котором каждый думал о команде больше, чем о себе. Для меня лично самым успешным было выступление на «фигурке» весной 1977 года, когда я занял второе место. Но любимый вид — ралли. Тут мы выступаем в паре с сыном. Он пока ездит штурманом, работает хорошо. Тренирую его на водителя, и в последнем ралли один «Доп» за рулем прошел он. Надеюсь, будет водить лучше, чем я.

2. За рулем я проехал около 200 тысяч километров и был очевидцем разных ситуаций на дорогах. У меня сложилось впечатление, что чем больше машина, чем сложнее условия управления ею, тем лучше и внимательнее шоферы. Я бы поставил в пример водителей рефрижераторов. И не только по квалификации, а и по тому, как они ведут себя на дорогах: всегда готовы оказать помощь, не мешают обгону, правильно пользуются светом и т. д. Я бы сказал, они проявляют доброжелательность, что способствует атмосфере спокойствия на дороге.

3. Такая встреча была. Правда, не в прошлом году, а лет 15 назад в Минске. Мне надо было попасть в мастерскую проверить аккумулятор. Дорогу туда я знал плохо, а на пути оказался объезд, у которого стоял инспектор ГАИ. Опасаясь окончательно запутать, попросил разрешения проехать прямо, объяснив, в чем дело. Он разрешил. К сожалению, мастерская не работала. Когда я возвращался обратно, инспектор меня остановил. Честно говоря, меня это задело: туда пропустил, а обратно? Каково же было мое удивление: инспектор сел ко мне в автомобиль, привез в свой гараж, проверил плотность электролита, добавил до уровня.

4. Мои пожелания не отличаются оригинальностью. Побольше настоящего сервиса во всем значении этого слова.

5. Среди задач, которые можно решить в течение года, я ставлю на первое место вопросы самоподготовки водителей. Считаю, что водители-непрофессионалы должны совершенствовать свои навыки, преодолевать диспропорцию, возникающую между динамикой развития современного автомобиля и слабыми водительскими навыками. В связи с этим было бы очень полезно, чтобы водители приходили во ВДОАМ и активно участвовали в соревнованиях.



Георгий **ЗАХАРОВ**, Герой Советского Союза, генерал-майор в отставке, председатель гаражного кооператива

1. В прошедшем году я был очень загружен общественной работой как вице-президент общества «СССР — Франция» и член Советского комитета ветеранов войны. Поэтому для меня год был не очень «автомобильным». Но знаменательное событие могу назвать: мы завершили строительство девятиэтажного кооперативного гаража. Состояние своей «Волги» по прошествии шестнадцати лет я расцениваю все еще как очень хорошее.



Наталья **ТОДОРОВА**, автоспортсменка, работник Управления контроля качества АЗЛК

1. Главным событием для меня было участие в авторалли «Москвич-77». Это был мой раллийный дебют. А вообще в спорте я не новичок — с 12 лет занимаюсь картингом. Что сказать? Впечатление от участия в ралли захватывающее. Я была штурманом у водителя-виртуоза Сергея Смирнова. И хотя, пройдя хорошо 2/3 трассы, из-за поломки мы выбыли из соревнований, питаю большие надежды на этот вид спорта.

2. Дорога является средством общения тысяч людей, которые ведут между собой «разговор» на ее специфическом языке. Он вежлив или груб, этот язык, в зависимости от того, соблюдают водители правила или не соблюдают. Хотела бы, чтобы все мы вели разговор на правильном, вежливом языке дороги.

3. Не знаю, хорошо это или плохо, но такой встречи у меня не было.

4. Письмо об автосервисе в новогоднюю ночь? Такое может только присниться. А во сне каких чудес не увидишь!..

5. Считаю назревшим вопрос о создании женского экипажа для участия в соревнованиях. Часто шепчемся об этом с подругой Наташей Гураковой. Но всегда возникает вопрос: где взять машину? Кто поможет ее подготовить? Надеюсь, что наступающий год решит эту проблему.



Владислав **ТРЕТЬЯК**, заслуженный мастер спорта СССР

1. Количественный рост автотранспорта вообще и находящегося в личном пользовании в частности. Это очень заметно и радует, как показатель роста производственных мощностей и как показатель повышения жизненного уровня народа.

1. Когда в магазине с первого захода приобрел нужную деталь для своего «Москвича». Поскольку это непросто, то именно эпизод в магазине считаю для себя самым знаменательным.
2. Хотел бы чаще встречать уважающих друг друга водителей. Приходится, к сожалению, видеть: стоит кому-нибудь попасть в затруднительное положение, допустить ошибку, как тут же следует реакция со стороны «соседей» по движению: грубость, а порой и брань. А ведь они, соседи, сами возможно попадут в такую же ситуацию. Больше взаимного уважения — вот мое пожелание.

3. Я не из святых, и случаи нарушений у меня были. По разным причинам: то задумаешься о работе, то по рассеянности, то не заметишь светофор, который почему-то висит чуть не на пятом этаже. И вот однажды (я был виноват) меня остановил сотрудник ГАИ. Штраф. А я забыл дома деньги. Объясняю ситуацию, говорю, что сейчас привезу. Отпустил он меня. Я скорее в цирк, взял деньги и обратно. И знаете — не оштрафовал.
Сказал, что достаточно того, что я понял и прочувствовал нарушение. Это было и приятно и поучительно!

4. В первую очередь о том, что надо бы установить «равноправие» между «жигулями» и «москвичами», к которым явно не хватает уважения.
5. Проблему содержания дорог, от которой во многом зависит безопасность движения. Безответственность людей, которые, открыв люк, «забывают» поставить ограждение (а иногда и люк-то не закрывают, уходя); небрежность коллег-водителей, теряющих из кузовов кирпичи и бревна, равнодушие тех, кто обязан по службе следить за состоянием покрытия, — вот неполный перечень бед, от которых страдает дорога.

НОВОГОДНЯЯ АНКЕТА

И объясняю это тем, что у меня есть гараж. Решение проблемы строительства гаражей для автолюбителей, на мой взгляд, является очень важным делом.
2. Количество автомобилей растет быстро. Хотел бы верить, что пропорционально станет расти чувство взаимопомощи и уважения среди водителей.
3. Однажды зимой в гололед я не смог вовремя остановить автомобиль и «въехал» в такси. Работники ГАИ не только объективно оценили случившееся, но и оказали мне полное содействие. Знакомство, зародившееся на столь неприятной «основе», имело продолжение: я для работников ГАИ на Ленинском проспекте сделал доклад, а они мне дали практические советы по вождению. Такую встречу готов повторить, правда без печального повода, который к ней привел.
4. Недостаток в станциях обслуживания создает большие трудности и, безусловно, ведет к снижению качества работ. Думаю, что проблему сервиса можно будет решить только увеличением количества станций. В этой области делается многое, и надеюсь, что будет сделано еще больше.
5. Широкое развитие автомобильного транспорта ставит дорожную проблему на одно из первых мест. От состояния дорог в большой степени зависит сохранение техники и безопасность движения.



Николай ТРОПНИКОВ, Герой Социалистического Труда, бригадир 2-го автокомбината «Мосстройтранса»

1. Минувший год настолько насыщен событиями, что трудно выделить самое знаменательное. Для меня, например, в числе таких событий была поездка в составе советской делегации на Кубу, откуда только что вернулся. Там я еще раз убедился, какое огромное внимание привлекают наша страна, труд советских людей, какое влияние мы оказываем на судьбы мира.
2. Полагаю, что водителям, будь то профессионалы или «любители» (увы, особенно «любителям»!) не хватает элементарной вежливости, когда они находятся за рулем. Даже затрудняюсь объяснить, в чем причина, почему, садясь за руль, вместо того чтобы предъявить к себе повышенную требовательность, некоторые люди распускаются. Впрочем, требование быть внимательными друг к другу и взаимно вежливыми относится и к профессионалу-шоферу и к пешеходу. Каковым бывает каждый из нас.
3. За три десятилетия профессиональной работы шофером у меня, естественно, было много различных ситуаций и встреч с работниками ГАИ. Не выделяя какую-то одну, скажу, что приятное чувство оставляет встреча с теми, кто, уважая себя и тебя, проявляет вежливость, кто справедлив и требователен.
4. Очень многое зависит от технического состояния автомобиля и в деле безопасности движения, и в деле выполнения трудового долга. Обслуживание автомобилей должно отвечать возрастающим требованиям, а не отставать от них. Тем более что правильно обслужить свой автомобиль под силу не каждому.
5. Многое не только надо, но и можно решить. Среди таких проблем я вижу повышение квалификации водителей, особенно индивидуальных владельцев машин.

2. Не создавать нервных ситуаций на дорогах. Взять хотя бы такой пример: заглох двигатель, и ты остановился. Начинается такая «критика сигналами», что ничего, кроме чувства растерянности, это не может вызвать. Немногие дадут тебе возможность спокойно развернуться. Такая недоброжелательность приносит только вред.
3. Самым приятным общением с работниками ГАИ было мое выступление перед ними в дружеской обстановке в Балашихе. Другого повода для встреч не хотелось бы.
4. Мое имя было названо в числе шести лучших игроков турнира «Кубок Канады», проходившего в сентябре 1976 года. И всем шестерым японская фирма «Тойота» подарила по автомобилю. У машины значительный гарантийный срок, но уже сейчас с беспокойством думаю о том времени, когда ее придется ремонтировать. Так что пожелание к автосервису одно — чтобы он чуть-чуть опережал наши запросы.
5. В нашей стране много замечательных мест, которые хотелось бы повидать. Манит Урал, Сибирь, Дальний Восток. Но для этого нужны дороги, побольше хороших дорог.
И еще нам нужны гаражи. Думаю, что решение этих двух проблем будет еще больше способствовать развитию автомобилизма.



Василий ЖАБИН, начальник автошколы ДОСААФ Пролетарского района г. Москвы

1. Повышение требований к подготовке водителей всех степеней: и профессионалов, и владельцев личных автомобилей. Смысл этих требований — в улучшении качества обучения.
2. Основы правильных взаимоотношений между водителями часто формируются уже в автошколе. И мы всячески способствуем этому. Группы комплектуются из людей разного возраста, опыта, образования. Автомобилизм сближает, объединяет многих, и мы знаем примеры, когда эти отношения сохраняются надолго, что, в конечном счете, способствует и правильным взаимоотношениям водителей на дороге.
3. У нас две формы общения с работниками ГАИ: в связи с нарушением и в связи с экзаменами, которые они принимают в школе. Есть такие сотрудники, которые, принимая экзамен, учитывают мнение инструктора, знающего каждого ученика и имеющего большой стаж преподавания; учитывают неизбежное волнение при сдаче экзаменов и создают атмосферу благожелательности. Таких инспекторов немало, и это очень приятно.
4. Автосервис серьезно отстает от потребностей. Пожелание одно — ликвидировать этот разрыв.
5. Улучшение качества дорог. Особенно — в сельской местности. В моей родной деревне, например, где несколько лет назад не было ни одного автомобиля, теперь 15 «жигулей» и «москвичей». А выехать на магистральное шоссе, за 22 километра, их владельцы могут только в сухую погоду.

К 60-летию Советских Вооруженных Сил

«ДА ЗДРАВСТВУЮТ

Царская Россия располагала более чем скромным автомобильным парком. Импорт автомобилей (и особенно запасных частей к ним) был незначительным. В то же время история оставила нам заметные следы активного участия русских автомобилистов в Великой Октябрьской социалистической революции и в гражданской войне.

Это объясняется тем, что автомобильные подразделения, автороты и авторемонтные мастерские комплектовались в основном квалифицированными рабочими с крупных предприятий Петрограда, Москвы, Смоленска, Одессы, Ярославля и других городов, и прослойка закаленного в классовых боях городского пролетариата была здесь, таким образом, большей, чем в других армейских тыловых частях. Но еще большую роль сыграло то, что партия большевиков, ее военные организации с самого начала, при подготовке и проведении революции учитывали это в своей работе, придавали должное значение роли автомобильного транспорта, видя в нем серьезное подспорье в обеспечении успеха вооруженного восстания.

Накануне Октября, обсуждая с Н. И. Подвойским кандидатуру одного из командиров Красной гвардии, Владимир Ильич Ленин интересовался его достоинствами:

«Замечательный, говорите, человек? Голову положит за революцию? А какова его военная квалификация? Сам-то он умеет бить без промаха, хотя бы из револьвера? К пушке подойти сможет, если потребуется? А на автомобиле перевезет что-нибудь необходимое, если потребуется? Умеет он управлять автомобилем?..»

И не случайно, что на созданные в дни революции чрезвычайные органы диктатуры пролетариата — Военно-революционные комитеты (ВРК) возлагались, наряду с другими задачами по претворению в жизнь революционных мероприятий, также и обязанности по реквизиции автомобилей, руководству работой автомобильного транспорта, организации его учета и ремонта, для чего в составе ВРК создавались специальные отделы. Автомобильный отдел Петроградского ВРК, например, находился в Смольном. Только в октябре — декабре 1917 года он издал около 370 распорядительных документов, регламентирующих деятельность этого вида транспорта — доставку оружия, боеприпасов, продовольствия и политической литературы, транспортировку вооруженных отрядов красногвардейцев к местам боев, обеспечение революционного порядка и оперативной связи с предприятиями и воинскими частями.

А сложность и острая необходимость такой регламентации становится особенно понятной, если учесть, в каком состоянии и на каком уровне развития находился в ту пору автомобильный транспорт России.

Россия извозчичья...

Попытаемся себе представить эту картину при помощи данных статистики и некоторых других свидетельств времени.

За период с начала века до 1914 года в Россию было завезено из-за границы несколько более 20 тысяч легковых и грузовых автомобилей, из которых к началу первой мировой войны удалось отобрать для нужд армии около 6 тысяч (в том числе 5,3 тысячи легковых). В. И. Ленин, пристально следивший за развитием мировой экономики и, в частности, приводивший в своих работах данные о состоянии автомобильного парка в ряде стран на 1912 год (Германия — 70 тысяч, Франция — 88 тысяч, Англия — 175 тысяч), писал в 1913 году: «Итак, по отношению к числу жителей Германия почти вчетверо беднее автомобилями, чем Англия, а Россия, конечно, отстала неизмеримо больше».

Не изменилась эта картина и в последующие четыре года, предшествовавшие Октябрьской революции, хотя за время войны Россия купила за рубежом около 30 тысяч автомобилей, а в августе 1915 года царское правительство утвердило решение о создании пяти отечественных автозаводов: товариществом «Аксай» в Нахичевани, товариществом «Кузнецов, Рябушинский и Компания» в Москве, акционерным обществом «Руссо-Балт» в Филях, «Акционерным обществом механических передвижений и производств» во главе с В. А. Лебедевым в Ярославле и компанией «Русский Рено» в Рыбинске. Ни один из этих заводов не был введен в действие. (Напомним: еще в 1909 году проводилась попытка наладить серийный выпуск автомобилей «Руссо-Балт» на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге, где за шесть лет было выпущено 452 легковых и небольшое количество грузовых машин, после чего, в 1915 году, завод был переведен по частям в Петроград и Москву, практически прекратив выпуск автомобилей.) Не увенчались успехом и отдельные попытки предпринять производство колесных платформ с зенитными установками на мытищинском машиностроительном заводе, двигателей на мелитопольском моторном заводе, нормалей и запасных частей на нижегородской «Этне», запорожском, джанкойском и других машиностроительных предприятиях. В лучшем случае здесь удавалось организовать ремонт автомобилей, которым занимались также автороты и ряд мелких заводов и фабрик, носивших, впрочем, вполне пышные наименования — «Экипажно-автомобильная фабрика Д. А. Рогозина», «Автозавод акционерного общества «Русский самоход» и др. Ни одно из названных предприятий не отвечало тому, что было написано на его вывеске (за исключением имени владельца), не занималось производством автомобилей. Российский капитализм, экономика царской России оказались не в состоянии обеспечить армию транспортными и мобильными боевыми средствами.

К началу 1917 года на всех фронтах и в тыловых гарнизонах насчитывалось всего шесть автомобильных батарей (для стрельбы по воздушным целям), 18 автобронедивизионов, 40 автомобильных рот и около 50 автопулеметных взводов, а также несколько отдельных автомобильных команд особого назначения. К тому же автомобильный парк этих подразделений (и вообще в стране) отличался исключительной разномарочностью, поскольку машины приобретались за рубежом хаотично у самых различных фирм («Рено», «Пежо», «Уайт», «Делоне-Белльвилль», «Бразье», «Хамбер», «Паккард», «Гаггенау», «Мерседес», «Опель» и др.), что еще более затрудняло техническое обслуживание и ремонт, усложняло эксплуатацию, порождало потребность в универсально квалифицированных кадрах механиков и водителей.

Большевики в автомобильных частях

Но если разномастной, хилой и ненадежной была российская автомобильная техника того времени, то этого никак не скажешь о людях, ее обслуживавших. В условиях разрухи, нехватки запасных частей и горючего революционные автомобилисты принимали поистине героические усилия, чтобы содержать автотранспорт в надлежащем состоянии, в постоянной готовности. На большинстве предприятий, во многих автомобильных ротах еще задолго до революции были созданы большевистские организации, сыгравшие решающую роль в становлении политического сознания основной массы автомобилистов, их революционной готовности к действию. В Ярославле, например, одной из первых в городе была создана (в мае 1917 года) большевистская ячейка на заводе В. А. Лебедева (ныне «Автодизель»), под руководством которой были организованы массовые забастовки рабочих. Весной того же года большевистские организации образовались в смоленских авторемонтных мастерских, во 2-й автомобильной мастерской (г. Гомель), в автомобильной роте, дислоцировавшейся в Бобруйске. Высоким революционным духом отличались рабочие и солдаты автомобильных мастерских в Одессе, где активно действовала созданная еще раньше (в начале 1917 года) партийная организация большевиков. На улицах Пскова во главе апрельской демонстрации, организованной большевиками, шла в полном составе 2-я автомобильная рота. Автомобилисты обезоружили жандармов и полицейских, обеспечили успешное проведение демонстрации.

В революционном движении в Москве участвовали солдаты 2-й запасной

РЕВОЛЮЦИОННЫЕ АВТОМОБИЛИСТЫ!»

автомобильной роты, насчитывавшей более двух тысяч человек и имевшей пять мастерских, школу шоферов, три мотовзвода и гараж грузовых автомобилей. 1 мая 1917 года автомобилисты вышли на демонстрацию, двинулись к Преображенской площади и влились в общую колонну демонстрантов. Когда она проходила у здания Московского Совета, член МК партии большевиков М. Ф. Владимирский, заметив с балкона автомобильные эмблемы на транспарантах, воскликнул: «Да здравствуют революционные автомобилисты!», и вся рота дружно ответила: «Вся власть — Советам!»

В Петрограде наиболее активно действовала партийная ячейка большевиков автоброневзвода. Именно отсюда большевик Г. В. Елин, с большой опасностью для жизни, вывел на площадь Финляндского вокзала 3 апреля 1917 года легендарный броневик, с башни которого прозвучала историческая речь прибывшего в Петроград В. И. Ленина, его пламенный призыв к совершению социалистической революции. Отсюда вождь мирового пролетариата отправился на том же броневике к особняку Кшесинской, где помещался тогда штаб большевиков.

В период подготовки к штурму Зимнего дворца автомобили доставляли красногвардейцев на ключевые позиции, использовались для связи с цепями революционных матросов и солдат, оперативной связи со Смольным. В день вооруженного восстания автомобильный отдел Петроградского ВРК организовал патрулирование движения на главных улицах города, проверку пассажиров и конфискацию автомобилей у многих юнкеров и чиновников, в том числе у задержанных патрулем министров Прокоповича и Карташова. Экспроприированный у буржуазии и оказавшийся в руках красных автомобилистов, автомобильный транспорт сыграл определенную роль в дни Октября, стал серьезным подспорьем в обеспечении успеха вооруженного восстания. Большевики-автомобилисты, наряду с непосредственным участием в боях, немало потрудились, чтобы обеспечить транспортом революционные отряды пролетариата. Так, только 1-я запасная авторота ежедневно ремонтировала по плану автоотдела Петроградского ВРК и выпускала на линию от 35 до 50 грузовых и легковых автомобилей, что по тем временам было существенным подспорьем.

Не меньшую роль сыграли автомобилисты в дни вооруженного восстания в Москве. Здесь заботы об автотранспорте возлагались на исполком Моссовета и ВРК, при котором был создан автоотдел. В ночь на 26 октября для нужд ВРК автоотдел реквизировал все автомобили частных лиц и транспорт на фабриках Демента, Сиюно, на заводах Гужона и «Богатырь». Сводный автоотряд Рогожско-Симоновского района во главе с председателем завкома завода АМО (ныне ЗИЛ) Гавриловым участвовал в разгроме юнкеров, засевших в центральных районах города, у Красной площади.

1 ноября 1917 года Московский ВРК издает приказ своему отделу о немедленной реквизиции «во всех частях и общественных учреждениях автомобилей и принадлежностей к ним» и требует «о результатах донести», а вскоре появляются приказы о реквизиции бензина и «о починке автомобилей в мастерской 2-й запасной автомобильной роты». Солдат этой роты Блохин являлся членом созданного в те же дни Центрального боевого штаба Красной гвардии при Московском ВРК. Многие солдаты этой роты принимали активное участие в московском вооруженном восстании, внесли свой вклад в дело революции. «Автомобильный транспорт наших мастерских, — вспоминает другой солдат 2-й автороты, член президиума Моссовета В. Есин, — оказал в Октябрьские дни большую услугу... Наши автомобилисты работали по переброске отрядов Красной гвардии и революционных солдат, по подвозу продовольствия, по связи на мотоциклах между центром и районами и между районами».

В Пскове, когда верные Керенскому казаки ворвались 27 октября в город и арестовали членов ВРК, революционные солдаты автомобильных мастерских и запасного батальона поднялись на борьбу, разоружили казаков и восстановили власть ВРК. В Смоленске надежной опорой большевиков была, в числе других войсковых подразделений, 1-я тыловая автомобильная мастерская. 30—31 октября 1917 года эти части в боях с казаками отстояли Совет, разбили контрреволюционные войска, и 1 ноября в Смоленске установилась Советская власть. В Елизаветграде солдаты автомобильной роты и 657-го Прутского пехотного полка вместе с красногвардейцами разгромили отряд гайдамаков, арестовали атамана Петруса и меньшевиков, провозгласили власть Советов. В Одессе в борьбе за установление советской власти успешно действовал 7-й самокатный батальон.

Активное участие в революции принимали автомобильные и автоброневые части, находившиеся на фронтах войны и в прифронтовых районах тыла.

Все для фронта!

Когда началась гражданская война, автомобильные части и солдаты тыловых автомобильных мастерских стойко защищали завоевания Октября—как непосредственно силой оружия, так и своим трудом по ремонту автомобильной техники для нужд Красной Армии.

Осенью 1918 года многие рабочие завода АМО вступили в 38-й Рогожско-Симоновский полк, который вскоре был направлен на Южный фронт. 12 сентября 1918 года В. И. Ленин принял делегацию этого полка, долго беседовал с ней. В числе делегатов был большевик с завода АМО Г. Михайлов.

А еще до того, 28 июня 1918 года, в день, когда был издан декрет о национализации завода АМО, завода Лебедева в Ярославле и других автомобильных предприятий, В. И. Ленин выступил на митинге рабочих АМО, затем осмотрел цехи, беседовал с рабочими.

Ярославские автозаводцы принимали активное участие в подавлении белогвардейско-эсеровского мятежа в июле 1918 года, затем создали автоколонну, которая ушла на Западный фронт.

Но не менее важной задачей автомобильных заводов и мастерских стала к тому времени работа для нужд фронта, качественное и срочное выполнение военных заказов. За 1919 год, например, завод АМО отремонтировал 66 автомобилей, ярославский завод — 130, рыбинский «Русский Рено» — 124. Согласно данным Чрезвычайного уполномоченного по снабжению Красной Армии, крупнейшими центрами ремонта автомобилей были Москва (24 предприятия, 3876 рабочих), Петроград (13 предприятий, 3400 рабочих) и Ярославль (пять предприятий, 1015 рабочих). Именно здесь и решались важнейшие задачи обеспечения Красной Армии столь необходимым для успешного ведения войны автомобильным транспортом.

Незадолго до конца гражданской войны, в марте 1921 года В. И. Ленин выступил перед рабочими завода АМО с речью, в которой выразил уверенность, что через несколько лет они начнут производить автомобили сами, освободив экономику страны от необходимости импортировать их из-за рубежа. Эти слова Ильича вызвали небывалый трудовой подъем на заводе. Не прошло и четырех лет, как автозаводцы подтвердили делом точный прогноз вождя — начали выпуск автомобилей АМО—Ф15 отечественного производства.

Так закаленные в огне революции и гражданской войны, пройдя сквозь годы послевоенной разрухи, неизбежных потерь и многих лишений, русские автомобилисты тех времен закладывали первые камни в фундамент социалистической индустрии, первоклассного, оснащенного новейшей техникой отечественного автомобилестроения, каким оно стало в наши дни. Они были ядром той огромной, многомиллионной армии советских автомобилестроителей и транспортников, которой стало сейчас по плечу решать самые сложные задачи развития автомобильного транспорта, неотъемлемой и важнейшей части процесса общественного производства. Поэтому и сегодня, через 60 лет после Великого Октября, мы видим плоды их героических усилий и самоотверженного труда — в нынешних наших свершениях, отдаем дань глубокого уважения тем, кто стоял у истоков отечественного автомобилестроения, вершил историю и устанавливал первые вехи на нашем великом пути.

Е. УСТИНОВ,
инженер

К 60-летию Советских Вооруженных Сил

Звезда Ивана Семенова

Над террасой зеленого приземистого домика красная звезда. На других домах таких звезд мне видеть не приходилось. О хозяине дома Иване Васильевиче Семенове я знаю немного. Фронтовик. Коммунист. До войны работал шофером на стареньком бензовозе, развозя горючее. Товарищи о нем говорят тепло: чуткий, отзывчивый человек, активист, общественный инспектор ГАИ, заместитель председателя комитета ДОСААФ. Рассказывали, что здорово знает мотоцикл, на общественных началах подготовил не один десяток водителей. Коечто слышал я о фронтовых делах шофера, а потом разведчика Семенова.

Открываю калитку, вхожу в дом, знакомлюсь с Иваном Васильевичем, его женой, прикованной к постели, и сыном Костей. На столе у школьника — целый полигон: впереди танк с красной звездой, несколько танкеток; строй оловянных и пластилиновых солдатиков, за ними, на подоконнике — конница, а командующий всеми этими войсками — в машине.

Я застал Костю в тот момент, когда он с одноклассником играл в войну. «Бой» был, что называется, в полном разгаре.

— Бьем фашистов... Под Берлином... Вон маршал Жуков... А вот тут я! — указал Костя на танк с красной звездой.

Коренастый, чисто выбритый мужчина, с крупными чертами лица и глубоким шрамом от верхней губы до самого уха, усаживает меня к столу, сам садится напротив, закуривает.

— Да, под Берлином, — задумчиво, с едва уловимой болью проговорил он, затягиваясь папиросой и протянув мне руку, спросил: — Чем могу быть полезен?

— Хочу написать о вашей судьбе.

— Да уж писали... Стоит ли еще? — робкая, застенчивая улыбка.

...В ту памятную июньскую ночь 41-го года он совершил несколько рейсов в подшефный совхоз «Заря», где машины автоколонны работали на полях. А на рассвете, заскочив домой, услышал страшное слово «война». В гараже состоялся митинг. А через неделю в солдатской шинели Семенов уходил на фронт.

— Вот... Возьми! — Аннушка растерянно протянула красноармейскую звездочку, первое, что подвернулось под руку.

— Зачем? Там дадут! — удивился он, не понимая, откуда взялась звездочка.

— Береги, как память... — молодая жена, точно предчувствуя что-то, настаивала.

Они тепло и грустно расстались. Как он потом гордился, что был обладателем настоящей красноармейской звездочки. Не у всех тогда такие имелись. Многие его однополчане делали их сами из консервных банок. Разве можно было сравнить их с той, взятой из рук жены! Частенько, сняв пилотку, он вспоминал об Аннушке, о родном доме, о своей автоколонне... Товарищи пробовали выменять звездочку, но Иван был неумолим:

— В придачу нож и пачку табаку! — приставал сержант.

— Ни за что на свете! — отбивался он.

...В зенитно-артиллерийском полку Семенов, как шофер, снова сел за руль такого же потрепанного ЗИСа, на котором возил бензин. Но теперь война — другие мерки. Пришлось немало повозиться, пока успокоил совесть, убедился, что машина не подведет в бою. Не сразу приспособился возить пушку на прицепе, постоянно чувствуя за спиною огневой расчет.

В мае 42-го зенитчики вступили в бой.

...Было это под Харьковом, в тяжелое время. Зенитные орудия били не только по самолетам, нередко отражали натиск вражеских танков и пехоты. Приходилось шоферу Семенову, как и другим водителям, оставлять руль, браться за карабин, отбивать атаки противника.

Гитлеровские летчики следили за нашими зенитчиками особо тщательно: злые были на них за сбитые самолеты. Вот и на этот раз вражеский «Юнкерс-88», заметив машину с пушкой, пошел бреющим, полоснув пулеметной очередью. Семенов увидел, как впереди вздыбился фонтан земли.

— Ах, гад! — выругался шофер и прибавил «газу».

«Юнкерс» взмыл, развернулся и опять ударил длинной очередью. Семенов резко затормозил, потом, перескочив кювет, понесся по полю, стараясь перехитрить привязавшегося фашиста.

— Жми к кустарнику! — прокричал сержант.

Пока самолет делал еще один заход, пушку уже отцепили и закатили в укрытие. А шофер метался с машиной по полю, отвлекая огонь на себя.

И тут очередь полоснула сверху по кабине. Полетели брызгами стекла. Резкая боль обожгла лицо. Ослепленный водитель на секунду успел затормозить, и машина, перепрыгнув какую-то яму, завалилась набок и заглохла.

Тем временем зенитный расчет, изготовившись к бою, открыл прицельный огонь по стервятнику. Выстрел, другой, третий. И вот за «юнкерсом» потянулся шлейф дыма и огня.

Шофера Ивана Семенова, окровавленного, доставили в госпиталь. Вылечившись, он попал в подразделение разведки.

...Ночью пятеро разведчиков пересекли болото и пробрались в тыл врага, залегли на небольшой высотке, поросшей кустарником, и стали наблюдать за близлежащей деревней. Утром увидели, как туда прошло несколько автомобилей. Они рассосредоточились на окраине, один, отделившись от остальных, направился по проселку в сторону высотки, где притаились разведчики. Вот он остановился. Разведчики видели, как трое гитлеровцев вытащили из кузова толстую катушку кабеля и потянули провод к подножью высотки. Сзади солдат вышагивал офицер.

Когда фашисты отошли уже довольно далеко, Семенов обратился к своему командиру:

— Разрешите обследовать автомобиль.

Тихо подполз Иван к машине, забрался в кабину, взял с сиденья полевую сумку, вынул ключ зажигания. И тут один из фашистов, заметив разведчиков, крикнул: «Рус!» В ту же секунду из кустов щелкнули выстрелы. Немцы тоже открыли огонь. Им на подмогу бежали из деревни солдаты. Разведчики перенесли огонь на них. Завязался бой. Много раз противник бросался в атаку и каждый раз откатывался назад. Из-за бугра поднялся офицер и на ломаном русском языке закричал:

— Рус, сдавайсь!

Семенов, возвращаясь к товарищам, стрелял по фашистам сбоку. Вот он уложил офицера, сразил двух солдат. И тут почувствовал тяжелый удар в голову. Потом на него навалились, скрутили руки и поволокли к машине, возле которой только что был...

Его допрашивали на второй день. Он молчал или отвечал односложно: «не знаю», «не помню». Тогда его зверски избили и бросили в сарай. Еще через день отношение вдруг изменилось: его стали хвалить за стойкость и мужество, угощали вином, сигаретами, предлагали еду. Семенов молчал. Взбешенный фашистский офицер подскочил к разведчику, сорвал с пилотки красную звезду и приказал проглотить ее.

Семенов стиснул зубы.

— Кушайт! — офицер схватил его за волосы, а солдаты за руки. Звезду силой втолкнули в рот. Брызнула кровь. Тут же последовали удары по голове. Задыхаясь он почувствовал колючую боль и холодок металла где-то внутри. Перед глазами поплыли желтые круги.

...Вскоре наша стрелковая часть, окружив деревню, выбила оттуда гитлеровцев. Разведчика нашли в сарае почти без сознания. Медики оказали ему помощь. А вскоре Иван Семенов опять вступил в бой с врагом и снова был ранен. Его доставили в госпиталь, а оттуда на самолете — в Москву, в институт Склифосовского. Здесь установили, что в грудной части пищевода застряла звезда. Пять часов продолжалась операция.

После этого целых два года Ивану Васильевичу пришлось лечиться. Из госпиталя вернулся в родной поселок. Начал трудиться, но уже не водителем, а слесарем.

За боевые и трудовые подвиги Родина наградила его орденами и медалями. А извлеченная хирургами красноармейская звезда, та самая звезда, которую Аннушка велела взять с собой в сорок первом, хранится в военно-медицинском музее в Ленинграде.

Прощаясь с хозяевами дома, я спросил:

— Об автомобиле не скучаете, Иван Васильевич?

— С грузовиком пришлось расстаться. Здоровье, знаете, не позволило. А для личных нужд или на линию выехать, помочь работникам ГАИ — тут мой «Запорожец» выручает...

Сынишка Костя проводил приятеля и уже спал. Его «войска» плотным рядом стояли на подоконнике. На столе лежала раскрытая книга.

И. ГУЩИН



Курганскому автобусному — двадцать лет

В этом месяце — двадцать лет со дня начала производства автобусов с маркой КАвЗ. Продукция курганского автобусного завода сегодня широко известна. Вот как отзываются о курганских автобусах их потребители. Коллективу завода пишет Герой Социалистического Труда, депутат Верховного Совета РСФСР буровой мастер из Самотлора Г. М. Левин: «На самые труднодоступные участки в сложных дорожных и климатических условиях доставку вахт осуществляет автобус КАвЗ—685, особенно там, где другими автобусами это осуществить невозможно. Высокое качество изготовления, надежность — вот те основные достоинства, которые оценили нефтяники Тюменского Севера, за которые называют ваш автобус своим незаменимым помощником».

Долгое время с курганского конвейера сходила машина КАвЗ—651, которая была передана сюда с павловского автобусного завода. В 1973 году ее сменил более совершенный автобус КАвЗ—685, сделанный на базе известного грузовика ГАЗ—53А. Он предназначен для самых разнообразных пассажирских перевозок, для обслуживания предприятий и учреждений. С конвейера сошло уже более 40 тысяч машин КАвЗ—685. Потребность в них велика. И за пятилетку мы должны расширить производство для ежегодного выпуска 20 тысяч автобусов. За этой цифрой стоят реконструкция заводских корпусов, новые технологические линии и процессы, строительство.

Задача улучшения качества продукции, поставленная в десятой пятилетке, охватывает все стороны хозяйственной деятельности предприятия, всех членов коллектива автобусостроителей.

В настоящее время в цехах у нас широко развернулось социалистическое соревнование под девизом «Качеству продукции — рабочую гарантию». Более двух тысяч человек участвуют в борьбе за высокое качество личной работы. По инициативе заводских специалистов широкое распространение получило соревнование под девизом «Рабочей инициативе — инженерную поддержку».

Всем этим вопросам была посвящена партийно-техническая конференция по улучшению качества автобусов. В работе ее участвовали специалисты других автобусных заводов, представители предприятий — поставщиков комплектующих изделий, научно-исследовательских институтов, опорных хозяйств и других эксплуатационных организаций.

Опорные хозяйства — это пять автотранспортных предприятий в различных климатических зонах страны (Сургут и Нижневартовск Тюменской области, Тында на Байкало-Амурской магистрали, Алма-Ата с ее горными условиями, районы пустынь Средней Азии). С ними курганский завод ведет постоянную работу, изучая опыт эксплуатации 300 машин.

Внедрение мероприятий, выработанных на партийно-технической конференции, улучшения в конструкции позволили поднять пробег нашего автобуса без капитального ремонта до 260 тысяч километров. Большую работу ведут курганцы и по улучшению вида автобусов. Сейчас из ворот завода уже выходят машины с улучшенной окраской, мягкой обивкой в салоне, новыми фонарями и другими усовершенствованиями. В канун юбилея Октября автобусу КАвЗ—685 присвоен государственный Знак качества.

Завод разработал, испытал и готовит к производству новые модификации для работы в горах на высоте 3—4 тысячи метров, на севере и на юге, в зоне жаркого климата. Это будут автобусы с новыми узлами и системами, такими, например, как электрический тормоз-замедлитель, корректирующие пружины для задней подвески, «горный упор» в виде опускающихся под колеса башмаков с гидроприводом, закрытая система охлаждения двигателя, усиленная пылетермоизоляция кузова. Надеемся, что и эти машины получат одобрение потребителей.

А. ПОСТОВАЛОВ,
секретарь парткома завода

г. Курган

● В десятой пятилетке КАвЗ достигнет годовой производительности 20 тысяч автобусов.

● Одна из новинок завода, так называемая северная модификация — КАвЗ—685С, предназначенный для эксплуатации в высоких широтах.

● Главный сборочный конвейер курганского автобусного завода.

Фото А. Рыжкова





Пять лет плюс 160 тысяч километров — много или мало?

В 1972 году на Волжском автозаводе началось производство новой тогда машины повышенного комфорта, как ее еще называют, «люкс». В первой партии сошла с конвейера машина, о которой мы сегодия будем говорить. Модель ВАЗ—2103, цвет — «гранат», номер двигателя — 0001617, шасси — 0001651. В 1973 году после серьезных заводских испытаний автомобиль был передан редакции для длительного эксплуатационного теста (см. «За рулем», 1974, № 1).

Мы очень привыкли друг к другу. Годы непрерывного «общения», большие пробеги — городские улицы, проселки Подмосковья и Прибалтики, автобаны Польши и ГДР — нигде не подвел нас автомобиль, всегда мы были уверены в нем. Мороз, жара, дождь, снег, слякоть, день, ночь или туман — мы могли сомневаться в себе, в машине не было сомнения.

160 тысяч километров — четыре раза вокруг «шарика» по экватору (общепринятая теперь мера) — много или мало это для ВАЗ—2103?

Оценим сначала состояние нашего автомобиля и его эксплуатационные качества после пяти лет насыщенной жизни. И сделаем выводы, как говорится, с учетом всех данных.

Итак, примерно месяц назад на счетчике пройденных километров, который давно уже «пошел на второй круг», появилась цифра 60000. Что произошло в жизни машины за это время? Просуммируем все, в том числе и то, о чем мы писали раньше, после 100 и 130 тысяч километров (1975, № 10 и 1976, № 7). Начнем, как и прежде, с двигателя и его систем. Вы уже знаете, что после 100 тысяч километров мотор был тщательно проверен. Заметных износов не было. А из деталей лишь один выпускной клапан нуждался в замене. В процессе эксплуатации были заменены термостат (55-я тысяча), вентиляторный ремень (79-я) и приемная труба глушителя (100-я).

Каково положение сегодня? За 60 тысяч километров после ста двигатель не доставлял нам забот. Помимо обычных, предусмотренных инструкцией сервисных работ и регулировок ничего делать не понадобилось. Правда, взыскательный слух слесарей на СТО ВАЗа, которые проводили очередное ТО (после 155 тысяч), отметил слабые характерные стуки со стороны привода распределительного вала. Регулировка цепи не помогла. Дело в том, что она несколько вытянулась (все же 160 тысяч) и хотя еще вполне работоспособна, но начала «звучать».

В системе зажигания дважды (после 75 и 96 тысяч) заменяли контактную группу замка зажигания. За следующие 64 тысячи этот дефект не повторялся, что позволяет заподозрить какую-то неточность при установке узла во время первой замены. Вероятно, она и вызвала второй отказ за сравнительно небольшой срок.

Наиболее серьезные замечания у нас были по агрегатам трансмиссии.

После 100 тысяч километров пришлось заменить новыми обе крестовины кардана, на 155-й тысяче вновь заменили заднюю. Смазки в узле практически не оказалось, сухие иглы продавили канавки и борозды. Сцепление, как вы помните, мы тоже меняли (и ведомый и ведущий диски) после 100 тысяч. А по результатам внимательной ревизии на 155-й тысяче пробега решили заменить износившиеся ведомый диск и выжимной подшипник. И буквально за 100 километров до 160 тысяч начала «шалить» коробка передач — стала самопроизвольно выключаться первая и с некоторым усилием включаться задняя передача.

Пришлось разбираться. Вскрытие выявило причину — ослабли два из трех болтов, которыми фиксируют пластину, удерживающую от смещения подшипник вторичного вала. Как следствие — осевое усилие, возникающее на валу при трогапье, выталкивало шестерни из зацепления. А болты касались зубьев шестерни, и она почти сточила их головки, вызывая неприятные звуки. После замены болтов все пришло в норму.

Заодно мы убедились, что все шестерни, синхронизаторы, валы и подшипники вполне работоспособны и 160 тысяч километров не оставили на деталях коробки (кроме болтов, как говорилось выше) опасных следов.

В подвеске дважды, на 62-й и 101-й тысячах километров заменяли нижние шаровые опоры, после 100 тысяч — пружины передней подвески (они «просели» более чем на 14 мм ниже допустимого минимума), а также реактивные штанги задней подвески.



Момент испытаний нашего автомобиля на полигоне НАМИ и часть ленты с записью его разгонной характеристики.

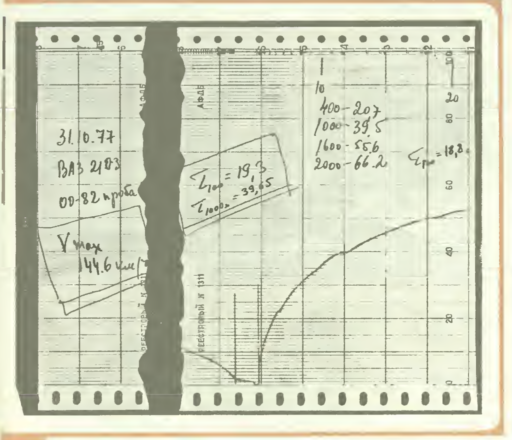
За последние 60 тысяч километров установили лишь одну новую деталь — обойму стабилизатора (правую), которая треснула после 146 тысяч.

Тормоза ВАЗ—2103 отлично вели себя во всех отношениях. За время эксплуатации был заменен один тормозной шланг (левый передний), пять комплектов колодок передних колес и два задних. После 140 тысяч мы залили свежую жидкость и прокачали систему. Вот и все.

Остается оценить главное для легкового автомобиля — кузов. Сразу оговоримся, мы намеренно не принимали **никаких**, подчеркиваем, мер по защите от коррозии: хотели воочию удостовериться, какова долговечность кузова в са-

мых неблагоприятных условиях эксплуатации — при ежедневной, круглогодичной езде, безгаражном хранении, соли на зимних московских мостовых, вредных сернистых осадках в атмосфере большого города.

Наш опыт, и не только с этой машиной, позволяет сделать вывод: если не принимать мер по защите кузова, в условиях Москвы (или другого крупного города) он может сопротивляться коррозии три — три с половиной года. Затем придется уже всерьез сражаться за



сохранность передних крыльев, а возможно даже и менять их. В следующие год-полтора ржавчина не ограничивается крыльями, а активно поражает пороги, днище, облицовку. Разрушается металл, и вспучивается краска вокруг лобового стекла, по молдингам дверей. Короче говоря, пять лет обычно бывает достаточно, чтобы кузов был основательно поражен коррозией — вплоть до необходимости заменять многие его составляющие (благо почти все части можно отрезать и приварить новые) или даже целиком в сборе.

Надо иметь в виду, что все это относится к автомобилям прежних лет производства и без специально проведенной защиты. Мы уже писали, что с 1977 года ВАЗ ввел в производство полную обработку новых кузовов «Тектилом». Таким образом, на первые два года исключены поражения крыльев, порогов, днища или каких-либо других мест ржавчиной, конечно, при условии, что машина не будет в аварии и ее не коснется сварка и рихтовка. А после двух лет нужно возобновить защиту в автоцентре ВАЗ.

У нас есть сведения, что разработан и принят к производству отечественный препарат «Мовиль», заменяющий дефицитный «Тектил», так что, очевидно, будет расширяться и сеть станций, где смогут обрабатывать им автомобили. Но это уже отдельный разговор. А пока вернемся к нашему редакционному ВАЗ—2103.

Мы уже говорили о его возрасте (более пяти лет) и условиях эксплуатации. Сегодня, если смотреть на некотором расстоянии, он производит еще приличное впечатление. Однако вблизи внимательный взгляд найдет многочисленные пузыри на краске вокруг лобового стекла, вдоль молдингов и по верхней части крыльев. На порогах краска в нескольких местах отстала. Такая же картина вокруг хромированной решетки облицовки радиатора.

В плохом состоянии пол. На 157-й тысяче километров лопнул кронштейн крепления левого переднего сиденья. И оказалось, что сварить его не так-то легко. Просто не к чему внизу «прицепиться» сваркой. Пришлось изобретать специальный длинный кронштейн, чтобы приварить его одним концом к порогу, а другим к кронштейну сиденья.

Теперь о том, каковы эксплуатационные качества машины после пяти лет трудной беспорочной службы.

Если говорить о расходе топлива, то наша машина оказалась очень экономичной. За последние 10 тысяч километров она расходовала на шоссе 8,0—8,1 л/100 км, а в Москве, при обычном режиме движения — 9,0 — 9,5 л/100 км. Насколько нам известно, такие показатели не столь уж редки для ВАЗ—2103, особенно с карбюраторами первых лет.

Одним из важных свидетельств качества автомобиля в целом принято считать его динамику, то есть способность к разгону. Она характеризует состояние двигателя, работу сцепления, коробки передач, заднего моста, подшипников колес и шины. Обычно проверяют время разгона с места до скорости 100 км/ч, время, которое требуется, чтобы пройти 1 км со стартом с места, максимальную скорость.

Мы не делали такого замера в начале теста (в 1973 году) и после 100 тысяч километров. Поэтому сравним результаты с эталоном, так сказать, образцом — характеристикой, полученной при приемочных государственных испытаниях. Разгон до 100 км/ч, как видите на ленте прибора, — 18,7 с (в среднем по двум замерам — 19,3, а по технической характеристике — 19,0 с), время прохождения 1 км с места — 39,6 с (по результатам государственных испытаний — 38,5 с), максимальная скорость — 144,6 км/ч (по технической характеристике — 150 км/ч).

Вы видите: результаты у нас одного порядка с полученными самыми квалифицированными испытателями на новых, хорошо обкатанных, как говорится в самом соку, образцах.

И тормозные испытания. Тормоза ВАЗа вообще отличные. Особенно у моделей с гидровакуумным усилителем, как наш «ноль-третий». Замер говорит сам за себя. Тормозной путь со скорости 80 км/ч у нашего «ветерана» составляет 30 метров (по технической характеристике — не более 38 метров).

Можно только посоветовать владельцам машин помнить об этом отличном качестве и не злоупотреблять тормозами на перекрестках, тормозить по возможности плавно.

Возвратимся в заключение к вопросу, который поставлен в заголовке: 160 тысяч километров плюс пять лет — много это или мало?

Много — если считать пройденные километры, сбереженное время, все то, что увидели и где побывали благодаря автомобилю. Средний возраст — если оценивать дальнейшие возможности автомобиля при своевременном и правильном обслуживании и, главное, тщательном контроле за состоянием кузова. И совсем мало — если в результате сравнения с начальными эксплуатационными показателями машины убедиться в их устойчивости.

А. БРОДСКИЙ

СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА



ЗИЛ—138, газобаллонный грузовик

Автомобильный двигатель, работающий на газовом топливе, — не новинка. В свое время и у нас были разработаны такие конструкции. Но вопрос о производстве газобаллонных автомобилей приобрел особую актуальность сегодня. Прежде всего, его выхлопные газы менее токсичны. Немаловажно и то, что газовое топливо дешевле, а современное газовое хозяйство делает вполне реальным достаточно широкое использование таких автомобилей в современных крупных городах. В Москве и Ленинграде уже работают большие партии грузовиков ЗИЛ—138. Постоянно растет их парк в автохозяйствах, обслуживающих газовые коммуникации. Серьезный интерес к ЗИЛ—138 проявляют автохозяйства нефте- и газопромыслов.

Что же представляет собой ЗИЛ—138? Он создан на базе известного грузовика ЗИЛ—130 и внешне отличается от него баллоном красного цвета со сжиженным газом. Под капотом у него специальный двигатель, работающий на газовом топливе, комплект газовой аппаратуры и система резервного питания двигателя с использованием бензина. Конструкция двигателя и особенность системы питания обусловили и некоторые изменения в технической характеристике автомобиля в целом. Так, его масса в снаряженном состоянии стала 4415 кг (против 4300 кг у ЗИЛ—130), а полная масса — 9640 кг (против 9525 кг).

На автомобиле установлен V-образный восьмицилиндровый двигатель ЗИЛ—138, который работает на газе марки «Технический пропан» (ГОСТ 10196—62) и приспособлен для кратковременной работы на бензине А-76. Его мощность при 3200 об/мин составляет 150 л. с., а степень сжатия равна 8 (против 6,5 у ЗИЛ—130).

Процесс приготовления горючей смеси для двигателя ЗИЛ—138 несколько сложнее, чем у его бензинового прообраза.

В баллоне газ находится в двух фазах — жидкой (занимает 90% объема баллона) и паровой (10%). Через расходные вентили топливо в паровой и жидкой фазах поступает в трубопроводы и далее к магистральному вентилю. Затем оно идет в испаритель, где окончательно принимает газообразное состояние. Через шланг высокого давления газ следует в фильтры для очистки от смолистых веществ и механических примесей и затем поступает в первую ступень редуктора.

Этот узел представляет собой двухступенчатый автоматический диафрагменный регулятор давления с рычажной передачей давления от диафрагмы к клапанам. Первая и вторая ступени — высокого и низкого давления — имеют по диафрагме из специальной прорезиненной ткани, пружине и рычагу, соединяющему диафрагму с регулирующим клапаном. Главная обязанность редуктора — снижение давления газа на пути от баллона к смесителю. Одновременно редуктор автоматически регулирует количество топлива в зависимости от режима работы двигателя. Для этой цели служит дозирующе-экономайзерное устройство.

Избыточное давление на выходе второй (то есть низкого давления) ступени редуктора и перекрытие газовой магистрали при неработающем двигателе обеспечивается разгрузочным устройством.

После дозирующе-экономайзерного устройства, объединенного со второй ступенью редуктора, газ идет к смесителю. Здесь происходит образование газовоздушной рабочей смеси, которая и поступает в цилиндры двигателя. Газовый смеситель объединен с приводом пневмоцентробежного ограничителя частоты вращения коленчатого вала, датчик которого установлен так же, как и на двигателе ЗИЛ—130, и имеет подогрев от системы охлаждения.

Смеситель установлен на впускном коллекторе двигателя через переходник, на котором спереди смонтирован карбюратор системы резервного питания с двумя сетчатыми пламегасителями. На случай кратковременной работы на бензине ЗИЛ—138 оснащен карбюратором, бензонасосом и 10-литровым топливным баком.

Учитывая растущую потребность народного хозяйства в модификациях автомобиля ЗИЛ—138, автозавод имени И. А. Лихачева в 1976 году разработал конструкцию шасси ЗИЛ—138В1 (седельный тягач) и ЗИЛ—138Д2 (самосвал). От ЗИЛ—138 они отличаются размерами базы (она на 500 мм короче), количеством и размерами баллонов для сжиженного газа (их два и они меньше, чем на ЗИЛ—138).

Опыт эксплуатации первых партий автомобилей ЗИЛ—138 дал положительные результаты. Многие автохозяйства даже самостоятельно переоборудуют серийные ЗИЛ—130 под газовое топливо, используя для этого разработанные заводом комплект деталей и инструкцию по переоборудованию.

Н. РАЗИНЧЕВ,
инженер-конструктор

Фото В. Князева

«Восход—2М»

У ковровских мотоциклов «Восход» давняя репутация простых, неприхотливых и надежных машин. Благодаря этому они пользуются спросом в городах и особенно у жителей села, где преобладают грунтовые дороги, а при обслуживании и ремонте приходится полагаться в основном на свои силы. Исходя из этого, заводские специалисты, постоянно совершенствуя конструкцию мотоцикла, ищут такие решения, которые могут быть без сложных переделок применены на ранее выпущенных моделях. Таким образом удается избежать чрезмерного расширения номенклатуры запасных частей, а владельцам при очередном ремонте модернизировать старые машины, устанавливая новые узлы и детали.

Не стал исключением и «Восход — 2М», освоенный коллективом завода в конце прошлого года. От предшественника он выгодно отличается улучшением таких важных качеств, как мощность, комфортабельность, долговечность, экономичность.

Двигатель. Чтобы повысить его мощность до 14 л. с. (то есть почти на 30%), сохранив прежний рабочий объем (173,7 $см^3$), потребовалось изменить конфигурацию каналов в картере и цилиндре для лучшего наполнения рабочей смесью и переделать головку для увеличения степени сжатия (до 9,2) и площади охлаждения.

В новой головке свеча зажигания расположена по центру камеры сгорания, а не сбоку, как в прежних моделях. В ней нет и декомпрессора, надобность в котором ныне практически отпала: очищать цилиндр от несгоревшей смеси для облегчения пуска при наличии электронного зажигания, более совершенной продувки и т. п. приходится очень редко.

Центральное отверстие в головке значительно упрощает регулировку момента зажигания, так как позволяет измерять положение поршня самыми простыми способами.

Модернизированный двигатель рассчитан на высокооктановый бензин АИ-93, но может работать и на А-76. Разумеется, при этом его мощность и крутящий момент будут несколько ниже.

Чтобы увеличить срок службы одного из главных узлов двигателя — коленчатого вала, в нижней головке шатуна вместо так называемого насыпного роликового подшипника применен игольчатый 464805Д. Как показали испытания, долговечность узла с таким подшипником возросла в полтора раза.

Пока новый двигатель комплектуют карбюратором К36Б, но в дальнейшем он будет заменен более совершенным — типа К62, о котором рассказано в сентябрьском номере журнала за прошлый год.

Несмотря на увеличение мощности двигателя, расход топлива сохранился прежним; его контрольная величина составляет 4,4 л/100 км.

Система зажигания на «Восходе—2М» — электронная бесконтактная. Она включает генератор Г427, коммутатор КЭТ1А и высоковольтный трансформатор Б300Б. Система хорошо зарекомендовала себя на «Восходе — 2» последних выпусков и полностью отвечает возросшим эксплуатационным требованиям. Двигатель легко пускается при жаре и холоде, поскольку напряжение на свече достигает 18 000 В при частоте вращения ротора всего 300 об/мин. Это напряжение сохраняется до 7500 об/мин, поэтому двигатель устойчиво работает и на режимах максимальной мощности.

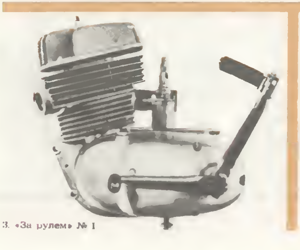
Передняя вилка. Более высокие, чем прежде, мощность и число оборотов двигателя обеспечивают мотоциклу большую (примерно на 10 км/ч) скорость на каждой передаче. Чтобы сохранить и даже улучшить плавность движения, управляемость и устойчивость мотоцикла на возросших скоростях, мы изменили переднюю вилку — увеличили диаметр труб и усовершенствовали ее амортизаторы. Что в них нового? Во-первых, повышена их энергоемкость увеличением (на 30%) объема рабочей жидкости. Благодаря этому рабочая температура жидкости понизилась и стали более стабильными характеристики. Во-вторых, теперь амортизаторы снабжены клапанами, перепускающими жидкость строго определенным путем. В-третьих, введены верхние и нижние гидравлические буфера, которые в значительной мере сокращают случаи «пробоя» вилки со стуком до упора при сильных ударах.

Если к этому добавить, что ход вилки возрос на 20 мм и составляет ныне 160 мм, станет понятным, почему комфортабельность новой модели выше.

Таковы вкратце особенности «Восхода—2М». О том, какие его новые узлы и детали и каким образом можно использовать на прежних ковровских мотоциклах, мы расскажем в одном из последующих номеров журнала.

Ю. ДАНИЛОВ,
начальник конструкторского бюро
г. Ковров





● **«Восход — 2М» можно узнать по передней вилке и двигателю, а также по надписи на инструментальном ящике.**

● **Новая, более энергоемная вилка отличается от прежней увеличенными расстоянием между перьями и диаметрами труб и их кожухов.**

● **Для двигателя характерны измененные формы цилиндра и головки, в которой свеча расположена по центру камеры сгорания.**

Техническая характеристика

Общие данные: база — 1300 мм; дорожный просвет — 125 мм; длина — 2000 мм; высота — 1090 мм; ширина — 73 мм; радиус поворота — 3,5 м; масса (сухая) — 121 кг; максимальная скорость — 105 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 24 с; контрольный расход топлива — не более 4,4 л/100 км; бензин АИ-93 (А-76); емкость топливного бака — 12 л.

Двигатель: тип — одноцилиндровый, двухтактный, воздушного охлаждения; рабочий объем цилиндра — 173,7 $см^3$; максимальная мощность — 14 л. с. при 5600 об/мин; номинальный диаметр цилиндра — 61,75 мм; ход поршня — 58 мм; воздушный фильтр — сухой с вкладышем из полиуретанового поропласта.

Силовая передача: сцепление — многодисковое в масляной ванне; коробка передач — четырехступенчатая; передаточные числа: I передача — 3,04; II — 1,995; III — 1,482; IV (прямая) — 1,00; передача от двигателя к сцеплению — цепная.

Ходовая часть: рама — одинарная, сваренная из труб; передняя вилка — телескопическая, пружинная с гидравлическими амортизаторами, ход — 160 мм; задняя вилка — маятниковая, пружинная с гидравлическими амортизаторами, ход — 55 мм; колеса — взаимозаменяемые; размер шин — 80—405 мм (3,25—16 дюймов).

Электрооборудование: генератор Г427 мощностью 60 Вт, напряжение — 7 В; катушка зажигания — трансформатор Б300Б; коммутатор — электронный КЭТ1А; свеча зажигания — А23; прерыватель указателей поворота — РС421.



В «Москвиче»

Что сделать, чтобы в «Москвиче—412» было тепло? Думается, этот вопрос заинтересует тех, кто продолжает эксплуатировать свои машины зимой.

Рецепты есть разные. Сегодня в нашем «Клубе» выступят работники ижевского автозавода Е. В. ПОПОВ и А. Д. ИЛЬИНОВ, которые расскажут еще об одном способе обогрева салона автомобиля с двигателем «Москвич—412». Достоверность их рекомендаций подтверждена испытаниями и скреплена соответствующим актом.

Зима в Ижевске, как и во многих районах страны, суровая. И те автолюбители, кто не ставит свои «москвичи—412» на прикол, всячески стараются усилить эффективность отопления. Занимались этим вопросом и мы. И вот к каким выводам пришли. Если вы хотите, чтобы температура в салоне даже в 30—35-градусный мороз доходила до плюс 20°, а теплый воздух начинал поступать на стекла и к ногам буквально через одну-две минуты после пуска, — измените в своем автомобиле место отбора жидкости из двигателя в систему отопления. Как и что сделать? Сейчас расскажем все по порядку. Предупреждаем, эта работа не очень проста, но и не слишком сложна.

А теперь — обо всех операциях, и вы сами решите, стоит или не стоит игра свеч.

В чем основа нашего способа? В том, что жидкость в систему отопления отбирается непосредственно из блока двигателя через угольник с проходным сечением 12 мм, который ввернут вместо сливного краника. В таком случае отопитель получает значительно более горячую жидкость, а прогрев ее происходит намного быстрее. Для установки угольника необходимо взамен прежнего отверстия K1/8″ выполнить новое, K3/8″.

Действовать будем в таком порядке. Сначала слейте всю охлаждающую жидкость. Затем нужно снять выпускной коллектор двигателя с приемной трубой глушителя, иначе просто не удастся произвести нужные переделки. Естественно, что для этого придется воспользоваться осмотровой канавой или эстакадой. Теперь выверните штатный сливной краник с резьбой K1/8″ и удалите из блока остатки жидкости, продув его сжатым воздухом через радиатор (не забудьте при этом закрыть сливную трубку верхнего бачка).

Подготовка к основной работе закончена. Переходим к ответственным операциям. Вручную рассверлите отверстие K1/8″ в блоке на толщину стенки последовательно сверлами диаметром 12, 13 и 14 мм. Затем очень аккуратно метчиком нарежьте резьбу K3/8″. Чтобы резьба получилась чистой, смачивайте метчик керосином. Доработка блока показана на рис. 1.

Советуем к сверлам приварить ручки из 10-миллиметрового прутка (рис. 2). Иначе очень трудно подобраться к отверстию и обработать его. Не забудьте тщательно промыть отверстие после обработки. Для этого поставьте какое-

Рис. 1. Обработанное отверстие для угольника в блоке двигателя.

Рис. 2. Инструмент для обработки.

Рис. 3. Положение угольника на блоке.

Рис. 4. Конструкция угольника.

Рис. 5. Пробка заглушка.

Рис. 6. Кронштейн для оболочки в сборе с держателем крана.

тепло

либо корыто под отверстие, закройте сливаной краи радиатора и заливайте в систему воду, пока она не потечет из нового отверстия и не увлечет за собой всю стружку и грязь, оставшиеся после переделки блока. Затем заверните специальный угольник в положение, показанное на рис. 3. Конструкция самого угольника ясна из рис. 4. Кстати, его можно сделать и сварным из двух частей, отрезав наконечник с нужной резьбой от ниппеля 367629-29 (ввернут во впускной коллектор «Москвича—2140») или использовав пробку 262543-П2.

На угольник наденьте подводящий шланг отопителя, аккуратно затяните хомутиком и выведите вверх без резких перегибов. Штатный кран отопителя выверните и заглушите серийной пробкой 262543-П2 или изготовленной для этого (рис. 5).

К кронштейну зажима оболочки крана нужно, как показано на рис. 6, приварить специальный держатель. Изготовьте планку (рис. 7) и через отверстие в щите «передка» (рис. 8) закрепите краи отопителя в моторном отсеке, предварительно обработав резьбовой штуцер, как показано на рис. 9.

К обработанному штуцеру подведите шланг от угольника блока, отмерьте необходимую длину и обрежьте. То же сделайте на линии радиатор отопителя — кран. Концы шлангов закрепите хомутиками и на отопителе и на кране.

Ответственная операция — заправка отопителя охлаждающей жидкостью. Заливаем ее через шланг от крана к блоку двигателя при открытом кране отопителя. Запомнили? Иначе возможно образование воздушных пробок в радиаторе отопителя. Когда система заполнена, закрепите шланг хомутиками и на отопителе и на кране.

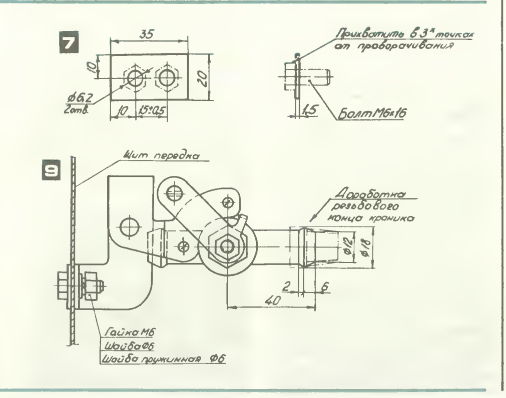
И последнее — вымерить и подогнать по месту длину оболочки и тяги привода крана, присоединить их к нему и тщательно закрепить.

Новая система отопления готова. Два совета по ее эксплуатации. Первый — установите на полке под задним стеклом небольшой вентилятор. Тогда стекло не будет обмерзать, а воздух в салоне станет прогреваться равномернее. Второй — если вы еще не перешли на «Тосол», переходите. Но при этом предварительно очистите всю систему охлаждения от накипи.

Рис. 7. Планка для крепления крана отопителя.

Рис. 8. Месторасположение отверстий под привод крана и под шланг отопителя.

Рис. 9. Установка крана отопителя с измененным штуцером.



Для вас и вашей машины

Регулируем схождение в «домашних» условиях

От правильной установки схождения передних колес зависят, как известно, износ шин и управляемость автомобиля. В помощь автолюбителям, которые хотят своими силами проверять и регулировать величину этого показателя, бердянский завод «Металлист» начал выпуск специальной линейки.

Этот несложный прибор с подвижной шкалой позволяет быстро и точно определить и отрегулировать схождение колес любого легкового автомобиля.

В 1978 году в продажу поступит 30 тысяч таких линеек по цене 4 рубля. Оптовые базы могут закупить приборы, об-



ратившись по адресу: г. Запорожье, ул. Рекордная, 2, контора «Спорттовары». Заказов от индивидуальных покупателей ни «Спорттовары», ни редакция не принимают.

Стробоскоп «Момент»

Так называется новый прибор для визуального контроля за углом опережения зажигания на легковых машинах. «Момент-1» рассчитан на работу при температуре от минус 15 до плюс 40 градусов. Питание — напряжением 220 вольт или через преобразователь от бортовой сети автомобиля.

Ориентировочная цена - 15 рублей.

Информэлектро
Телепресcторгреклама

Растет сеть автосервиса

В октябре минувшего года в Краснодаре вступил в строй спецавтоцентр технического обслуживания «жигулей». Перед этим начал работать такой же центр в Воронеже. Продолжается строительство еще девяти подобных предприятий автосервиса — в Астрахани, Владивостоке, Омске, Братске, Хабаровске, Красноярске, Витебске, Набережных Челнах и Самарканде.

Стотысячным тиражом

Четырнадцать открыток под общим названием «Парад ветеранов» (художник М. Аникст) выпустило издательство «Советский художник». На них изображены зарубежные автомобили 1890—1921 годов.

Изданный тиражом 100 000 экземпляров «Парад ветеранов» быстро разошелся. Видимо, за первой серией последуют и другие, в которых любители автомобильной старины хотели бы найти изображения и отечественных моделей — машин Яковлева, Фрезе, Лесснера, Русско-Балтийского завода и первых советских автомобилей.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

АВТОШКОЛЫ — ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА

Год продолжался Всесоюзный конкурс учебных организаций на лучшую постановку военно-патриотической работы, объявленный ЦК ДОСААФ СССР. Он прошел под знаком борьбы за выполнение решений XXV съезда КПСС и достойной встречи 60-летия Великого Октября и стал действенным стимулом дальнейшего повышения качества обучения и воспитания специалистов для армии и флота.

В конкурсе приняли участие все учебные организации оборонного Общества. Среди победителей — ряд коллективов автомобильных и объединенных технических школ. Первое место присуждено житомирской автошколе ДОСААФ. Ей вручены Юбилейная Почетная грамота, настольный Почетный знак ДОСААФ СССР и комплект культпросветимущества на сумму 700 рублей.

Вторые места заняли ленинградская автошкола № 1 и краснопресненская города Москвы. Третьи места разделили вильнюсская автомобильная и тульская объединенная техническая школы. Кроме таких же наград, которые получила житомирская автошкола, за второе и третье места вручены комплекты культпросветимущества соответственно на 500 и 400 рублей каждому из коллективов.

Всем комитетам и учебным организациям ДОСААФ предложено широко использовать накопленный в ходе конкурса опыт военно-патриотической работы.

С ЦИФРАМИ В РУКАХ

Луцкий автомобильный завод хорошо знают в стране по машинам высокой проходимости «Волынь». ЛуАЗ растет, реконструируется, выпуск «вездеходов» в будущем увеличится до 50 тысяч в год. Коллектив завода борется за высокое качество продукции. 223 человека получили в минувшем году право ставить личное клеймо.

Ежегодно техническое училище № 1 города Волыни готовит для завода 120 работников. За девятую пятилетку 2154 рабочих и 431 инженерно-технический работник повысили свою квалификацию. На ЛуАЗе постоянно действует 12 различных курсов. 57 человек учится в техникумах, 96 — в вузах. Свыше трети инженеров и техников предприятия, включая директора завода Н. Тарасенко, начинали свою трудовую биографию рабочими.

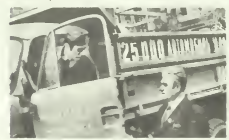
«ТАТРА» ДЛЯ «ПЕЧЕНГАНИКЕЛЯ»

25 тысяч автомобилей «Татра» поставлено в СССР чехословацким внешнеторговым объединением «Мотоков». На самых отдаленных стройках страны, от Якутии и Магадана до Туркмении и Кавказа, трудятся мощные самосвалы, бортовые грузовики, автокраны, автоцистерны из Копржнвнице.

Юбилейная, 25-тысячная «Татра-148», одна из 2288 «татр» поступивших в Советский Союз в 1977 году, была торжественно передана горно-металлургическому комбинату «Печенганикель».

Машину принял «семейный» экипаж — отец и сын Егоровы. Иван Никитович — один из опытнейших водителей транспортного цеха комбината, работает там уже почти четверть века. В 1960 году получил свою первую «Татру», модели «111». И с того времени осваивает одну за другой машины этой марки. Последние годы он водит новый 14-тонный трехосный самосвал «Татра-148».

Александр пошел по стопам отца. Водительское удостоверение получил в автошколе ДОСААФ перед службой в Советской Армии. Вернувшись из комбинат, год поработал на ЗИЛ—150, а с 1972 года — сменщик Егорова-старшего на «Татре».



Александр Иванович (за рулем) и Иван Никитович Егоровы у переданного им 25-тысячного автомобиля «Татра».

«Нам нравится эта машина», — говорят Егоровы, — и это не только наше мнение. Надежные, мощные, легкие в управлении и комфортабельные «татры» завоевали симпатии всех, кто на них работал. Особенно хорошо зарекомендовали себя эти машины в наших суровых условиях».

ПЯТЫЙ ЗНАК КАЧЕСТВА «ЖИГУЛЕЙ»

Автомобили Волжского автомобильного завода имени 50-летия СССР зарекомендовали себя с первых лет выпуска как добротная продукция. Четыре модели: ВАЗ—2101, 2102, 2103 и 21011 были в разное время отмечены государственным Знаком качества. В канун юбилея Октября Государственный комитет стандартов Совета Министров СССР зарегистрировал решение выезжавшей на завод аттестационной комиссии под председательством профессора МАДИ В. В. Осепчугова: высшая категория качества присвоена автомобилю ВАЗ—2106. Это пятая модель «жигулей», удостоенная такой оценки.

Волжские автозаводцы с честью выполнили один из основных пунктов своих социалистических обязательств, принятых на второй год пятилетки.

СЛУЖБА ЧИСТОГО ВОЗДУХА

Центральная высотная гидрометеорологическая обсерватория, службы которой ведут наблюдения за атмосферой Москвы, помещается на высоте 503 метра — в Останкинской телевизионной башне. Здесь следят за чистотой воздуха столицы. Одна из лабораторий так и называется: лаборатория наблюдений за загрязнением воздуха города. Сюда привозят пробы воздуха со всех концов Москвы — из тридцати постоянно действующих пунктов, расположенных в разных районах. Недавно на некоторых улицах появилось десять новых лабораторий, первых вестников автоматизированной системы контроля воздуха, получившей название «Пост-1».

В будущем прогноз чистоты воздуха будет выдаваться на 2—3 дня вперед, как сегодня — прогноз погоды. Это будет итог анализа атмосферы Москвы промышленной, Москвы автомобильной.

Сегодня Москва — самый чистый из крупнейших городов мира. Воздух здесь чище, чем, например, в Вашингтоне, Нью-Йорке, Токио и многих других городах.

Атмосфера в Москве осталась чистой, несмотря на развитие промышленности и автомобильного движения. Это результат целого комплекса мероприятий — вывода некоторых предприятий за пределы города, строительства очистных сооружений, увеличения площади зеленых насаждений, реконструкции транспортных магистралей столицы, перевода автомобилей на газовое топливо и, наконец, совершенствования методов контроля за состоянием окружающей среды.

ЖУРНАЛУ 20 ЛЕТ

С января 1958 года издается журнал «Автомобильный транспорт Казахстана», выросший из небольшого вестника. За этим суховатым названием, свидетельствующим о ведомственной принадлежности, — материалы, рассчитанные на самый широкий круг читателей, и в основном — на водителей, людей, своим трудом решающих успех перевозок в насыщенной транспортом республике. Материалы самых разных жанров, от деловой статьи до зарисовки и юморески. Много союзной и зарубежной информации. Не обходит редакция вниманием и автомотолюбителей, для которых отведены специальные страницы. О популярности журнала говорит и его тираж — он перевалил уже за 100 тысяч экземпляров.

Поздравляем коллег, желаем успехов в нашем общем деле.

ВОССТАНАВЛИВАЮТ «РУССО-БАЛТ»

Еще совсем недавно рижский КАА (Клуб антикварных автомобилей) был единственным у нас объединением владельцев старинных машин. Теперь действуют также САМС («Следопыты автомотостарины») в Москве, «Уник» в Таллине и «Самоход» в Ленинграде. Созданы клубы владельцев автомобилей-ветеранов в Вильнюсе, Каунасе, Киеве.

Энтузиасты САМСа помогли Центральному музею Вооруженных Сил найти ГАЗ—61, на котором в первые годы Великой Отечественной войны ездил маршал И. С. Конев. Другая их находка — малолитражка НАМИ—1

Рижане тоже достигли успехов в поисках уникальных автомобилей. Один из членов КАА стал обладателем редкого экземпляра спортивного автомобиля БМВ-328 из специальной партии в пять штук, построенной для гонок «Милле Миглья» 1940 года.

Но главная находка энтузиастов КАА — шасси пожарного «Руссо-Балта» модели Д24/40. Машина эта в 1913 году была получена Петровским пожарным обществом в Риге, а весной того же года ее экспонировали среди других автомобилей завода на IV Международной выставке в Петербурге. На машине стоял 40-сильный двигатель, который позволял развивать скорость 40 верст в час. Этот «Руссо-Балт» имел базу длиной 3375 мм и представлял собой пожарную линейку для перевозки 10 человек и снаряжения. Долгое время машина несла службу сначала в Риге, потом в сельском районе в 160 километрах от нее, пока не оказалась у К. Межпапанса, чей отец работал за рулем этого автомобиля. Разумеется, до наших дней машина дошла некомплектной. Однако основные узлы сохранились. Сейчас в КАА начата реставрация этого уникального автомобиля — приведены в порядок рама, задняя подвеска, радиатор, крылья, капот. К лету этот «Руссо-Балт» (второй из сохранившихся в нашей стране) будет уже на ходу.



Когда отремонтированные радиатор и капот встали на место, пожарный «Руссо-Балт» начал постепенно принимать первоначальный облик.

ПОЧЕМУ НЕ СТРОИТСЯ ГАРАЖ?

Уже сегодня более 75% всего парка легковых автомобилей в стране составляют машины, находящиеся в личной собственности граждан. По расчетам, к 2000 году на каждую тысячу городских жителей будет по крайней мере 150—200 машин. Что ж, автомобиль стал доступен самым широким слоям населения, прочно вошел в нашу жизнь. Но вместе с удобствами он создает и немало проблем, требуя все больше места под дороги, предприятия обслуживания и особенно под гаражи и стоянки. За каких-нибудь 20 лет потребность в дефицитных и дорогих городских территориях для стоянок возрастет в 13—15 раз. Это время не за горами, и вопрос, поверьте, уже сегодня стоит чрезвычайно остро.

В 1971 году, например, в Москве из 105 тысяч собственных автомобилей на открытых стоянках и в боксовых гаражах находилось более 80% и ими было занято 200 гектаров городских земель. Ныне парк машин вырос до 250 тысяч, а под стоянки занято свыше 500 гектаров. В 2000 году для их размещения потребуется уже около 5000 гектаров — более 25% площади жилой застройки. Как же умерить этот «аппетит», отдав больше места под зеленые насаждения, площадки для отдыха, спорта и т. п.? Наконец, дело не только в территории. На строительство индивидуальных боксовых гаражей, получивших повсеместное распространение, расходуется непомерно много дефицитных материалов — кирпича, железобетона, металла.

Многоэтажные наземные и особенно подземные гаражи наилучшим образом решают обе эти проблемы. Но на пути их массового строительства, увы, немало препятствий. Прежде всего, сооружения эти чрезвычайно дороги. Речь не только о деньгах, но и о необходимых трудовых и материальных ресурсах. Да и как может быть иначе, если типовых проектов заглубленных и подземных гаражей вообще нет, а разработкой индивидуальных занимаются проектные организации самых различных министерств и ведомств, не имея порой ни опыта в этой области, ни соответствующих специалистов. Уходит у них на это три — пять лет, причем нередки случаи, когда проекты по нескольку раз переделываются, передаются другим организациям и т. д. В результате объем документации все возрастает, проекты все усложняются и дорожают. Поэтому заказчики — гаражные кооперативы и управления капитального строительства — нередко отказываются уже от готовых проектов или прекращают строительство, едва начав его. Вот несколько примеров из московской практики. Из-за большой стоимости машино-места (более 4 тысяч рублей) не взяли сделанные им проекты ГСК «Надежда», «Звезда», «Телефонист» и другие. На стадии вырытых котлованов и возведения стен закончилось сооружение кооперативных гаражей «Зюзино», «Тропарево», «Спутник». Эти примеры говорят о неэффективном использовании даже тех небольших лимитов и средств, которые выделялись для сооружения кооперативных гаражей. И разве можно признать нормальным, что в предлагаемых сегодня проектах гаражей-стоянок для индивидуального пользования при одинаковом в общем-то уровне обслуживания стоимость машино-места различается не на сотни — на тысячи рублей. А в 1976 году мастерская № 5 «Моспроекта-1» установила своеобразный «рекорд», выпустив проект одноэтажного подземного гаража-стоянки для кооператива «Надежда» со стоимостью одного места в 5475 рублей. Это же почти кооперативная квартира или новые «Жигули».

Вместе с тем расчеты и экспериментальные проекты доказывают, что при почти одинаковых площади застройки, строительном объеме и сметной стоимости, принципе расстановки машин вместимость гаражей, как правило, может быть увеличена в полтора-два раза и даже более, а стоимость одного места примерно на столько же снижена.

Скажем, в проекте трехэтажного наземного гаража, разработанного мастерской № 9 «Моспроекта-1» для ГСК «Звезда», при доработке нашлось место еще 130 автомобилям. В итоге стоимость машино-места уменьшилась почти на 700 рублей. После переделки проекта двухэтажного заглубленного гаража на 180 машин для ГСК № 10 (мастерская № 12 «Моспроекта-3») вместимость гаража, при тех же его габаритах и общей стоимости, была увеличена на 76 мест, а значит, каждому владельцу гараж обойдется не в 3200, а в 2200 рублей. Наконец, в проекте трехэтажного наземного гаража на 380 мест для ГСК № 25 (Чертаново) после устранения многих ошибок, допущенных мастерской № 5 «Моспроекта-1», и более рациональной расстановкой оказалось возможным увеличить вместимость на 250 мест, а стоимость каждого из них снизить на 400 рублей. Перечень подобных примеров нетрудно было бы продолжить.

Стало быть, можно и в нынешних условиях с успехом строить хорошие и экономичные гаражи для индивидуальных машин. Мешает этому не столько «отсутствие лимитов» на проектирование и нехватка «мощностей стройорганизаций», сколько отсутствие необходимой грамотности со стороны заказчика и особенно проектировщика и строителя. Мораль: нужна специализированная «гаражная фирма», которая решала бы все эти проблемы в комплексе.

Другая сторона вопроса. В решении гаражной проблемы нет еще четкой градостроительной политики, не разработаны научные основы и методика проектирования, необходимый нормативный материал, отсутствует стройная система в отводе территорий под гаражи.

Исполком Моссовета, например, ежегодно отводит участки для кооперативных гаражей различных типов на 8—10 тысяч автомобилей. Однако проектная документация готовится едва на 4 тысячи мест, а в титульных списках строительства эти объемы сокращаются до 1,5 тысячи. На практике же нередко срывалось выполнение и этих урезанных планов, в эксплуатацию ежегодно сдавались гаражи не более чем на тысячу автомобилей.

Несмотря на ежегодное увеличение парка индивидуальных машин на 30—35 тысяч ГлавУКС Мосгорисполкома сегодня вообще почти прекратил отвод земельных участков, проектирование и строительство новых кооперативных гаражей. Одна из причин — в мнении, что гаражи не являются объектами первостепенной важности. Вот и не выделяются лимиты на их проектирование и строительство, фонды на строительные материалы, механизмы, транспорт и т. д.

На сооружение гаражей в крупных городах уходит 5—10 лет и более. В процессе формирования гаражно-строительных кооперативов, отвода земельных участков, проектирования, согласования, строительства и эксплуатации гаражей принимают участие десятки организаций, сотни специалистов различных учреждений.

Думается, что пришла пора серьезно пересмотреть отношение к росту потребности в гаражах-стоянках в крупных городах и в качестве практического шага решить вопрос о срочном строительстве ряда экспериментальных объектов гаражей-стоянок различных типов и вместимости с минимальной стоимостью одного места. В дальнейшем оправдавшие себя экспериментальные сооружения могут быть взяты за образец для массового строительства.

Необходимо быстрее разработать единые общесоюзные нормы на гаражи и стоянки, создать различные типовые проекты, каталог строительных конструкций и принципиальную схему размещения и, конечно же, установить пределы стоимости одного места в гаражах в зависимости от их типов, инженерного обеспечения и уровня механизации. В наземных многоэтажных рамповых гаражах оно, на наш взгляд, должно стоить не дороже 1000 рублей, в заглубленных — до 1500 рублей и в подземных — до 2000 рублей.

Наконец, в связи с быстрым ростом автомобильного парка индивидуального пользования назрела необходимость срочно создать всесоюзное специализированное проектно-строительное объединение, которое занималось бы научными разработками и проектированием, подготовкой нормативных документов и технической информацией, решением вопросов финансирования и эксплуатации, экспериментального и массового строительства, а также оказанием всесторонней помощи крупным городам страны.

В «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» в разделе «Программа социального развития и повышения уровня жизни народа» четко сказано о необходимости увеличить объем и виды услуг, связанных с ростом транспорта личного пользования, развивать сеть СТО, АЗС, а также кооперативных гаражей и стоянок для транспортных средств, принадлежащих населению. Как видите, задача эта государственного масштаба, и, чтобы решать ее, надо преодолеть существующие еще узковедомственные взгляды на проблему.

Л. АГАЛАКОВ,
архитектор

Преподавателям автошкол и клубов

РЯДОМ С НОВИЧКОМ

Заметки мастера практического вождения. I

Подготовка водителей, повышение их квалификации — одна из постоянных тем нашего журнала. Вспомните рубрики «Беседы на обочине», «Школа молодого шофера», «Будущему воину», серию статей «Двое в кабине». И вот теперь новый цикл — «Рядом с новичком». Он подсказан редакционной почтой, просьбами рассказать о труде инструкторов, мастеров вождения, обучающих будущих водителей в школах, на курсах ДОСААФ, в других учебных организациях; о методике, искусстве обучения, то есть о том, что в немалой степени влияет на начальный опыт человека за рулем, его умение управлять автомобилем, ориентироваться в трудных ситуациях, соблюдать правила движения.

Интерес к этой теме вполне закономерен: каждый год водительские удостоверения получают сотни тысяч людей. Они вливаются в транспортные потоки, и от того, что они знают и умеют, во многом зависит климат наших дорог.

В новой серии статей своим опытом делится Николай Тимофеевич ТУШЕВ — один из лучших мастеров практического вождения Подольской (Московская область) автошколы ДОСААФ, водитель 1-го класса.

За двадцать с лишним лет работы в школе он накопил немало ценных наблюдений, выработал собственные приемы, взгляды на процессы обучения и воспитания. Все это нашло отражение в заметках, которые предлагаем вниманию читателей. Надеемся, что в них найдут полезное для себя и те, кто обучается вождению.

На мысль о том, что нужно свои наблюдения оформить в виде записей, меня навел разговор с одним давним приятелем. Он работает на дальних рейсах. А я тут, в автошколе. Изредка встречаемся. И он нет-нет да спросит удивленно: «Ты все там же?» Получив утвердительный ответ, удивляется еще больше: «Неужели не надоело?»

Последний раз встретились недели две назад. Приятель за то время, что я его не видел, погрузнел, поседел, еще больше задубело у него лицо. Но первый вопрос был тот же: «Все на своем месте? Не раздражают тебя эти «пацаны» и автовладельцы? Дрожат за автомобиль, трясутся за рулем... Приходи к нам. Заработок у меня вдвое больше твоего. Нервотрепки меньше. С первым классом нам мужики во как нужны!»

И почему-то впервые подумалось: «А может, он прав? Может, зря я третий десяток лет сажусь в машину не слева, а справа, уступая место за рулем очередному ученику?»

Но стоило вспомнить об этих ребятах, представить себе их озорные или взволнованные, такие разные лица — и сомнения ушли. Осталось убеждение: все правильно, другой работы не хочу...

* * *

Я — инструктор, мастер практического вождения. Пришел в подольский автомотоклуб (так называлась тогда автошкола) в 1954 году курсантом. И остался. Сколько людей за эти годы обучил — не знаю. Такого учета не вел. Хотя, может быть, и зря. Но время от времени приходят письма с воинскими штемпелями — это пишут те, кто недавно отучился и теперь служит. Получаю открытки — к празднику. Иной раз долго не могу вспомнить лицо того, кто прислал, — по фамилии вспомнишь не вдруг. Часто в городе бывает: посигналит встречный «Москвич», мигнет фарами самосвал — ученики мои здороваются. И это, конечно, приятно — видеть, что они, некогда такие неумелые, робкие, теперь уверенно управляют и личным автомобилем, и грузовиком.

Последние годы мне больше, правда, приходится учить молодых ребят. Но иногда занимаюсь и с теми, кого еще недавно мы называли «любителями», а теперь приходится именовать «водителями категории «В». И вот что замечаю. Владельцы личных автомобилей, как правило, старше. И уже поэтому серьезнее. В теоретической подготовке они преуспевают, дотошно вникают во все тонкости. А вот вождение осваивают медленнее, труднее: слишком осторожны, боятся что-нибудь сломать, боятся, что не успеют повернуть руль, затормозить.

А молодежь не так усидчива. Что-то схватывает на лету, а что-то пропускает мимо ушей. И преподавателю, мастеру нужно это учитывать, проверять, поверхностные или глубокие знания у ученика. Что же касается вождения, то, по моим наблюдениям, допризывники скорее добиваются успеха. Особенно в освоении таких элементов, где нужна быстрота движений, их координация. И мастеру это тоже нужно иметь в виду при проведении занятий, соответствующим образом готовиться к каждому из них.

Мне иногда задают вопрос: «Николай Тимофеевич, всегда ли было трудно учить? Наверное, раньше дела обстояли проще, не те ведь предъявлялись требования к ученикам, не то требовали и от вас, инструкторов!»

Да, действительно. Когда я начинал здесь работать, положение, конечно, было другим. Не та материальная база. И главное — не те были ученики. Я имею в виду молодых. Когда меня спрашивают, хуже или лучше, я, честно признаюсь, не могу ответить на этот вопрос. Те, прежние, были, конечно, слабее подготовлены — шли к нам после шестого, седьмого класса в лучшем случае. Учеба давалась им трудно. Но они, помнившие суровые послевоенные годы, учились охотно, тянулись к делу — и это многое компенсировало. Нынешние ребята гораздо грамотнее, почти все приходят с десятью классами. Однако многим из них так легко все в жизни дается, они так привыкли получать готовенькое, что и к учебе порой относятся как-то легкомысленно. Таким приходится строго внушать, на примерах показывать, что без серьезной подготовки не получится настоящего водителя. Но уж если они осознают свою роль, то схватывают все легко, с ходу, только подавай. И потому наша первоочередная задача состоит как раз в том, чтобы заинтересовать парня, пробудить в нем желание к освоению техники. И эту работу нужно вести с самой первой встречи. Обучение-то короткое. Откладывать нельзя ни на один день. Тем более что первая встреча обычно самая волнующая. И если кто-то из ребят (а то — и из взрослых!) в это время излишне весел, шумлив, то это тоже от волнения. Вот этот момент я и стараюсь использо-

вать. Вообще-то мне не обязательно собирать целую группу обучающихся. Расписание составляется так, что каждый должен приходить к своему часу. Но я все же первую встречу делаю общей. Знакомлюсь с каждым, приглядываюсь. За долгие годы навык появился, почти без ошибки могу сказать с первого взгляда, с кем будет легко, с кем трудно. Но можно ведь и ошибиться. Потому и беседую.

По-разному проходят эти беседы. Начинаю обычно издалека: с истории автомобиля, с его трудовой и боевой славы. Всегда стараюсь подчеркнуть, что шоферский труд — нелегкий; рассказать о трудностях, какие встретятся, о физической, моральной, психологической нагрузке, об ответственности каждого водителя за жизнь людей, за сохранность груза. Без этого нельзя начинать работу. Ведь иные идут к нам, представляя себе все в розовом свете: «ветер за кабиной проносится с пылью,.. а у меня в руках «баранка», и я повелитель могучей машины!» А когда расскажешь, что такое сменить колесо грузовика где-нибудь в грязи или — обычное дело — на морозе разобрать да собрать карбюратор, то у иных из «романтиков» и охота к учебе пропадает. К счастью, таких единицы. И я их не разубеждаю. Правду нужно говорить в глаза. И чем раньше — тем лучше. Не упрекнет он тогда: «Что ж, мастер, вы мне обещали молочные реки, а тут холод да грязь!» Я это, если хотите, в принцип возвел: говорить правду о нашей трудной, славной, замечательной профессии.

С владельцами личных автомобилей здесь несколько проще. Эти вопросы им преподавать не нужно. Но с ними речь идет о вежливости на дороге, о взаимовыручке, чувстве шоферской солидарности.

К будущим воинам-водителям опять-таки свой подход. Уверен: мое дело — не только научить езде (хотя это и главное!), но и привить любовь к самому труду, к работе, а не к вождению как к таковому! Ведь как бывает иногда. Парень на уроке скучает, не знает чем заняться. Сел за руль — другой человек! Все у него клеится, все ладится. Видно, что водителем ему быть на роду написано. А другой за рулем полчаса посидит — и готов, как вареный. Ни внимания, ни собранности. Зато дай ему что-нибудь собрать — разобрать, будет день копаться, не отрываясь. Вот я и должен увидеть, что в каком пареньке главное, разобраться, повлиять на него так, чтобы и это главное не упустить, и ему помочь нащупать свою жилку.

Не всегда это просто. Приходится с каждым отдельно заниматься. И не только в первые дни знакомства, а на протяжении всей работы. В кабине мы вдвоем, он да я, можно говорить откровенно, никто не мешает. Слово за слово, разговоришься — и вдруг оказывается (было такое!), что парень ездит учиться из соседнего района. Что у него мать больная, и пока он не вернется, в доме будет нетоплено. Значит, для него нужно особое расписание ввести, нельзя долго задерживать на занятиях. Это было первым решением. Потом пошли дальше, стали назначать ему место смены у платформы и туда же, прямо к электричке, подвозить в конце занятия. Человек на глазах преобразился.

Или вот еще пример. Был в группе паренек — неразговорчивый, тихий какой-то, но исполнительный. И вдруг пропустил три занятия подряд. Думаю, ошибся, не угадал характер. Пошел к нему домой. Оказалось, семья у парня неблагополучная, отец у сына получку отбирает и пропивает, тому иной раз пообедать не на что. Стал я после этого в день получки встречать парня у завода. Деньги пересчитаю, веду обедать. Потом в магазин. Купили одежду. Повеселел малый, постепенно человека в себе почувствовал. А потом и дома взял управление на себя. В армии отслужил, женился. Сейчас у него хорошая семья, сын растет...

Вспоминаю об этом потому, что хочу еще раз подтвердить старую истину: нет двух одинаковых людей. К каждому нужен свой «ключик», особый. Если, конечно, мы хотим сделать его мастером своего дела, воспитать гражданина.

Ясно, что справиться с задачей воспитания может только преподаватель, пользующийся авторитетом. Завоевать его непросто. Взять хоть самое элементарное. Некоторые инструкторы жалуются: «трудно разговаривать с этими ребятами, очень уж языкастые». Это верно. Эрудиция у парней хорошая, лебезить не приучены — вот и лезет из них желание подчеркнуть свою независимость любым способом. Но тут уж инструктору надо быть на высоте положения. Это, по-моему, закон: если хочешь учить — сам не стой на месте. Я, когда это понял, тут же пошел учиться. Теперь имею диплом автомеханика и чувствую, как это помогает. Собственные знания стали глубже, фундаментальнее, и ученики это сразу почувствовали.

Но каким бы авторитетом ни располагал инструктор, в одиночку он не много добьется. Нужно соединить свои усилия с усилиями преподавателей. Формально мы с ними, вроде бы, не связаны. Они делают свое дело в классе, мы — на дороге. По существу же на дороге закрепляется все, чему новичка учили на теоретических занятиях. Потому для меня очень важно знать, как тот или иной ученик вел себя в классе, что он усваивал легко, а что давалось ему с трудом. Зная это, могу соответственно строить свои занятия, обращать на одну тему больше внимания, на другую меньше — выравнивать положение. Значит, с преподавателями я должен видеться каждый день. В этом контакте — одно из непременных условий успеха обучения.

Примеры можно было бы и еще привести. Хоть по техническому обслуживанию (мы теперь этому уделяем много внимания), хоть по безопасности движения, по устройству. Но в этом, наверное, нет нужды. Каждому понятно: одно дело говорить про обслуживание в классе и совсем другое — провести пусть даже простейший осмотр настоящего автомобиля, на котором сам же ты вот сейчас выедешь за ворота. Тут и ответственность, и ощущение реальности, серьезности дела, и сама обстановка — все заставляет подтягиваться...

Вот так — ежедневно, кропотливо, совместными усилиями мы в школе готовим водителей. И в этой работе я нахожу истинное удовлетворение.

Если бы мой приятель, дальнерейсовик, понял это, он никогда не спросил бы «тебе не надоело?..»

Н. ТУШЕВ

Московская область,
г. Подольск

Все о школе ДОСААФ

Введено в действие руководство по организации учебно-воспитательного процесса в школах оборонного Общества

Одиннадцать глав, схемы, графики, в которых детально расписаны функциональные обязанности должностных лиц (руководителей, преподавателей, мастеров), даны ценные советы по методике, планированию учебно-воспитательной работы, по созданию материально-технической базы, оборудованию классов, организации и проведению выпускных экзаменов — таково в самой сжатой форме содержание «Руководства», которое разработано Центральным комитетом ДОСААФ СССР и будет служить делу повышения качества и эффективности подготовки кадров массовых технических профессий для Вооруженных Сил и народного хозяйства.

Известно, что среди учебных организаций Общества больше всего автомобильных, технических, объединенных технических школ, готовящих водителей разных категорий. Поэтому и в «Руководстве» отводится значительное место конкретным указаниям и советам о том, как лучше обучать и воспитывать будущих водителей, целесообразнее организовать труд преподавателей и мастеров, какими методами и новыми техническими средствами они должны пользоваться, чтобы подготовить водителя, обладающего прочными техническими знаниями и навыками управления автомобилем.

В качестве примера из многих рекомендаций приведем хотя бы такую. Для подготовки водителей карбюраторных и дизельных автомобилей, говорится в «Руководстве», школа должна иметь следующее минимальное количество классов (кабинетов) и сооружений в зависимости от числа одновременно занимающихся учебных групп в одну смену. И далее дается перечень классов (сооружений), их назначение и размеры. Каков этот обязательный минимум?

Это — ленинская комната; классы: общевойсковой подготовки, устройства и эксплуатации автомобилей, правил и основ безопасности движения, лабораторно-практических занятий по техническому обслуживанию; автодром на площади не менее 3 гектаров.

Другой пример — из функциональных обязанностей лиц, работающих в автошколе. Вот, скажем, один из пунктов требований к старшему мастеру производственного обучения вождению: на эту должность назначается специалист, имеющий образование не ниже среднего, удостоверение водителя 2-го или 1-го класса и свидетельство об окончании курсов по методике обучения вождению машины. Далее подробно расписаны обязанности старшего мастера.

В приложениях вы найдете и перечень обязательных средств наглядной агитации в школе, и требования к оборудованию классов, и определение итоговой оценки курсанта по результатам сдачи выпускных экзаменов, график очередности обучения вождению, форму плана методической работы, многое другое.

В помощь организациям ДОСААФ

ДВОЕ ЗА РУЛЕМ

В № 9 журнала за 1974 год был помещен материал, рассказывающий о том, как рационализаторы узбекской республиканской объединенной технической школы и уфимской автошколы ДОСААФ оборудовали автомобиль ГАЗ—66 для использования в качестве учебного. Время показало, что вопрос этот волнует многие учебные организации оборонного Общества. В редакцию пришло немало писем, авторы которых — преподаватели, мастера вождения, дополняя друг друга, вносят все новые предложения. Поэтому мы решили вернуться к устройствам для двойного управления.

Мнение всех наших корреспондентов, высказавшихся по этому вопросу, единодушно: на автомобиле нужен второй руль. Но вот способы его установки предлагаются разные.

Так, **В. ЯНЕВ** из Арзамаса предлагает дополнительный руль укреплять в кабине жестко и соединять с основным посредством вала диаметром 16 мм и шестеренчатой передачи, используя для этого две полуосевые шестерни и два сателлита.

Преподаватель СПТУ-14 из г. Лукоянова Горьковской области **В. СЕРЕБРЯКОВ** отдает предпочтение цепной передаче, но считает целесообразным дополнительный руль устанавливать на трубчатом кронштейне, закрепленном на основной рулевой колонке.

Предпочтительнее других представляется нам вариант, предложенный мастером каунасской автошколы ДОСААФ **Я. ЮОЗО.** По его схеме в правой половине кабины для мастера устанавливается рулевой механизм автомобиля ГАЗ—53 с сошкой и шаровым пальцем (рис. 1). Палец сошки **1** входит в кулису **2**, закрепленную на конце вала **3**, лежащего поперек рамы на двух опорах **4**. На левом конце вала закреплена точно такая же кулиса **2**, в которую входит палец сошки основного механизма. Палец имеет внутреннюю резьбовую проточку для присоединения продольной тяги основного рулевого привода. Чтобы при подъеме кабины палец не выходил из левой кулисы, на ней сделан ограничитель хода. Правая кулиса «раскрыта» и не мешает подъему кабины. Автомобиль с таким сдвоенным рулевым управлением эксплуатируется в школе уже более трех лет. (На этой странице внизу показана схема установки вала. Номера позиций соответствуют тем, что указаны для рисунка 1.)

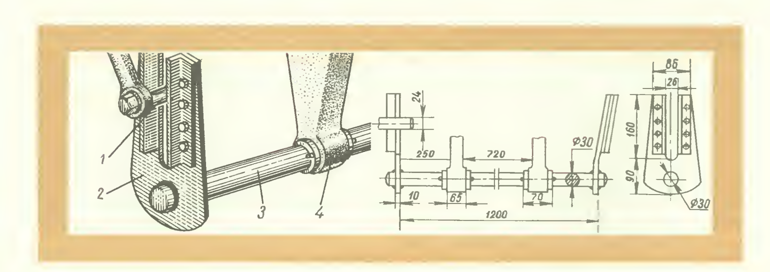
Немало предложений получили мы и по установке вторых педалей сцепления и тормоза для инструктора. Почти все их авторы сходятся на мысли, что в данном случае механический привод слишком сложен, громоздок, и отдают предпочтение гидравлическому. Военный преподаватель **В. ТИХОМИРОВ** рассказывает, что он использовал главный цилиндр привода тормозов и сцепления и комплект педалей от ГАЗ—66, два разделителя тормозов автомобиля ГАЗ—24 и тормозные трубки (рис. 3). Разделители тормозов пришлось переделать: поршни сместить к краям, а между ними поставить разжимную пружину. Установка цилиндров, педалей и разделителей, видимо, в пояснениях не нуждается. Но отопитель приходится убирать — для него достаточно места за сиденьем инструктора.

Преподаватель СПТУ-1 со ст. Харанор Читинской области **С. ЧЕКАНОВ** рассказывает о том, что в их профтехучилище не ограничились установкой второго руля, но сделали еще и двойную кабину (рис. 2). Дублирующие педали инструктора связаны с основными гидравлическим приводом, схема которого показана на рис. 6. В этой схеме самое сложное звено — запорные клапаны **4**. Изготовить такой клапан—он показан отдельно на рис. 5 — несложно из тройника, используемого в гидроприводе тормозов. Сквозное отверстие нужно рассверлить до диаметра 6,2—6,3 мм, чтобы в него свободно входил 6-миллиметровый шарик. Он надежно перекрывает правый или левый трубопровод, если развальцованная часть трубок хорошо обработана.

Поскольку это перекрытие идет с некоторым запаздыванием, то в системе предусмотрен компенсационный бачок, соединенный с обоими цилиндрами.

Старший мастер производственного обучения **В. КУЗНЕЦОВ** и мастер **Г. ЗАЙЦЕВ** из ошской технической школы ДОСААФ применили в своей практике такую же схему, но тройники решили изготовить по собственному чертежу (рис. 4). Они рекомендуют брать шарик диаметром 6—8 мм.

Схема установки вала: 1 — палец сошки дополнительного рулевого механизма; 2 — кулиса; 3 — вал; 4 — опора. Справа на монтажном чертеже указаны необходимые размеры.



ГАЗ—66

Рис. 1. Каунасский вариант двойного рулевого управления: 1 — палец сошки дополнительного рулевого механизма; 2 — кулисы; 3 — вал; 4 — опоры.
Рис. 2. Сдвоенная кабина учебного автомобиля.
Рис. 3. Схема гидравлического привода тормозов (сцепления), предложенная В. Тихомировым: 1 — главный цилиндр тормоза (сцепления); 2 — главный цилиндр, соединенный с педалью инструктора; 3 — реконструированный разделитель тормозов автомобиля ГАЗ—24.
Рис. 4. Запорный клапан, предложенный В. Кузнецовым и Г. Зайцевым.
Рис. 5. Запорный клапан из тройника.
Рис. 6. Схема гидравлического привода тормозов и сцепления, предложенная С. Чепановым: 1 — главные цилиндры (основные) привода сцепления и тормоза; 2 — расширительный бачок; 3 — дополнительные главные цилиндры; 4 — запорные клапаны; 5 — трубки.

Современные гоночные и спортивные автомобили

ФОРМУЛЫ



«ЭСТОНИЯ—19М» (СССР) — ФОРМУЛА «ЭСТЕР». Двигатель форсирован в рамках, близких к требованиям группы А1, четыре цилиндра, 1293 см³, два клапана на цилиндр, один карбюратор, один распределительный вал в головке, 85 л. с. при 7000 об/мин. Трансмиссия — четыре передачи. Снаряженная масса — 420 кг. Скорость — 200 км/ч. Расход топлива — около 20 л/100 км. Двигатель сзади. Рама из стальных труб.



«ФЕРРАРИ-312Т2» (ИТАЛИЯ) — ФОРМУЛА 1. Двигатель двенадцатицилиндровый, оппозитный, 2992 см³, 500 л. с. при 12 300 об/мин. Трансмиссия — пять передач. Снаряженная масса — 592 кг. Скорость — 290 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 2,8 с. Расход топлива — около 55 л/100 км. Двигатель сзади. Несущий алюминиевый корпус.



«ТОЙОТА-КОРОЛЛА-КУПЕ» (ЯПОНИЯ)—ГРУППА А2. Двигатель четырехцилиндровый, 2000 см³, два распределительных вала в головке цилиндров, четыре клапана на цилиндр, впрыск топлива, 200 л. с. при 7800 об/мин. Трансмиссия — пять передач. Снаряженная масса — 980 кг. Двигатель спереди, ведущие колеса задние.



«ШКОДА-130РС» (ЧССР) — ГРУППА А2. Двигатель четырехцилиндровый, 1289 см³, два сдвоенных карбюратора, штанговый привод клапанов, 115—125 л. с. при 7500 об/мин. Трансмиссия — четыре передачи. Снаряженная масса — 760 кг. Скорость — 210 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 7,6 с. Расход топлива — около 22 л/100 км. Двигатель сзади, ведущие колеса задние.

И ГРУППЫ

Статью читайте на стр. 32



«ПОРШЕ-936» (ФРГ) — ГРУППА Б5. Двигатель шестицилиндровый, оппозитный с воздушным охлаждением и турбонаддувом, два распределительных вала в головке цилиндров, впрыск топлива, 2142 см³, 540 л. с. при 8000 об/мин. Двигатель сзади. Рама из алюминиевых труб. Рычаги и пружины подвески из титана. Снаряженная масса — 720 кг. Скорость — 335 км/ч.

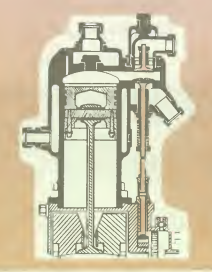
«БМВ-320-СИЛУЭТ» (ФРГ) — ГРУППА Б5. Двигатель четырехцилиндровый, четыре клапана на цилиндр, впрыск топлива, 1995 см³, 300 л. с. при 9200 об/мин. Трансмиссия — пять передач. Снаряженная масса — 760 кг. Скорость — 240 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 3,9 с. Расход топлива — 28 л/100 км. Двигатель спереди, ведущие колеса задние. Несущий кузов.



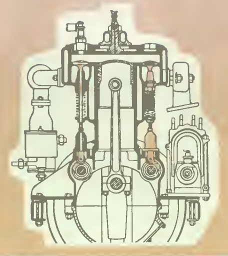
«ЛЯНЧА-СТРАТОС-ХФ» (ИТАЛИЯ) — ГРУППА А4. Двигатель шестицилиндровый V-образный, два распределительных вала в головке, четыре клапана на цилиндр, впрыск топлива, 2418 см³, 275 л. с. при 8000 об/мин. Трансмиссия — пять передач. Снаряженная масса — 980 кг. Скорость — 260 км/ч. Двигатель сзади, ведущие колеса задние.



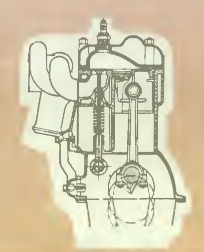
«ЗАСТАВА-101» (СФРЮ) — ГРУППА А2. Двигатель четырехцилиндровый, 1300 см³, два клапана на цилиндр, распределительный вал в головке, два сдвоенных карбюратора, 115 л. с. при 7000 об/мин. Трансмиссия — четыре передачи. Снаряженная масса — 700 кг. Скорость — 185 км/ч. Двигатель спереди, ведущие колеса передние.



1. Самая старая схема («Де Дион-Бутон» 1901 года): «автоматический» впускной клапан, выпускной клапан — нижний с механическим приводом.



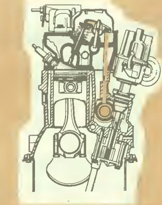
2. Двустороннее (справа и слева от блока цилиндров) расположение клапанов — так называемая Т-образная схема («Руссо-Балт» С24 30 1911 года).



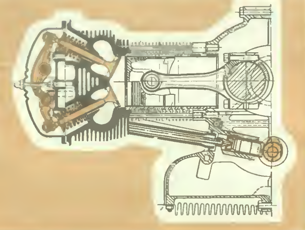
3. Типичный нижнеклапанный двигатель (ГАЗ—А 1932 года). Эта конструкция распределительного механизма получила интернациональное обозначение SV.



4. Смешанная схема с верхним впускным клапаном и нижним выпускным («Ровер» 50-х годов). Как и первую схему, ее сокращенно обозначают IOE.



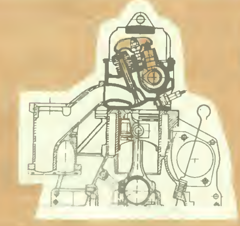
5. Двигатель с верхними, то есть расположенными в головке, клапанами, приводимыми посредством толкающих штанг («Опель-кадетт» 1973 года).



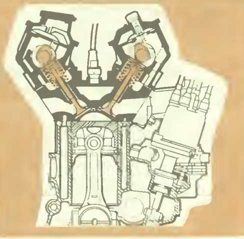
6. Разновидность пятой схемы («Татраплан-600» 1952 года). Здесь клапаны размещены под углом один к другому. Обе конструкции получили индекс OHV.



7. Конструкция с валом в головке и V-образным расположением клапанов, на которые кулачки действуют через коромысла («Москвич—412» 1967 года).



8. Распределительный вал в головке цилиндров и клапаны, стоящие в ряд («Опель-рекорд» 1972 года). Все эти схемы (рис. 7 и 8) обозначают OHC или SOHC.



9. Два распределительных вала в головке цилиндров (ФИАТ-132 1974 года). Для всех разновидностей такой схемы свойствен «шифр» 2OHC или DOHC.

Современная автомобильная техника

Быстро-ходные клапаны

Для четырехтактных автомобильных двигателей на протяжении всей их истории развития устройство клапанного механизма имело решающее значение. Расположение и число клапанов, система привода тесно связаны с формой камеры сгорания и каналов. Следовательно, от выбора конструкции этого механизма зависит, каким будут наполнение цилиндров, число оборотов двигателя, его мощность.

То или иное строение привода клапанов далеко не всегда диктуется только желаниями конструктора. Прямо или косвенно на него влияют технолог (производственные возможности изготовления выбранного варианта), экономист (оценка масштабов и дороговизны производства), потребитель (технические параметры, удобство эксплуатации). Однако право начать первым, естественно, за конструктором. Люди этой профессии всегда стремились получить наивысшую отдачу, в частности, как можно большую мощность, а она в значительной степени зависит от быстроходности двигателя.

Первые автомобильные моторы К. Бенца и Г. Даймлера развивали максимальную мощность при 300—600 об/мин. Применявшийся на них газораспределительный механизм состоял из нижнего выпускного клапана и верхнего впускного. Привод выпускного был механическим (кулачок и толкатель), впускной— действовал «автоматически». Когда поршень шел вниз и разрежение в цилиндре достигало максимума, оно преодолевало сопротивление слабенькой пружины, державшей клапан в закрытом положении, и начинался такт впуска. И, естественно, не было никакого опережения открытия впускного клапана (по отношению к ВМТ).

Мотор с клапанным механизмом по схеме 1 (см. вкладку) редко давал более 1000 об/мин. Неудивительно, что уже к 1904 году такие двигатели почти перестали строить.

Конструкция с обоими нижними клапанами (схемы 2 и 3) нашла широкое распространение потому, что цепь сопряженных деталей (кулачок—толкатель—клапан) получалась короткой. Инерция ее невелика, и такой механизм безболезненно выдерживает (как позже показала практика 30-х и 40-х годов) до 5000 об/мин. В первые же два десятилетия нашего века эта схема обеспечивала надежную работу на принятых тогда более скромных режимах — до 2500 об/мин. Искусством добиться высокого качества клапанных пружин в те далекие годы владели не все заводы. А при нижнеклапанной схеме в случае поломки пружины клапан не падал в цилиндр и не устраивал там погром. Он всегда возвращался в седло, как только кулачок переставал давить снизу; мотор издавал бормочущие звуки, но работал — тоже привлекательное качество.

Не сразу технологи научились делать хорошие отливки для картера двигателя по схеме 3, задуманной конструкторами, где все клапаны сгруппированы с одной стороны блока цилиндров. Поэтому на первых порах предпочтение получили более простые и более дешевые отливки блоков по схеме 2. Рассматривая сегодня обе эти схемы, можно удивляться, какой извилистый путь проходила смесь, пока из карбюратора добиралась до цилиндров. Разумеется, их наполнение и мощностные показатели при схемах 2 и 3 оставляли желать лучшего. Невыгодной была и форма камеры сгорания — с очень большой поверхностью рассеивания тепла, а точнее сказать, с большими потерями его.

Конструкторы, стремясь устранить эти недостатки, применили схему 4, которая по существу явилась усовершенствованным вариантом схемы 1. Такое компромиссное решение несколько улучшило наполнение цилиндров горючей смесью. По сравнению со схемой 1 оно давало все же небольшой прирост в быстроходности. Применение механического привода впускного клапана сопровождалось и приростом мощности в 10—15%.

Следующий шаг — клапаны, расположенные в головке (схема 5) с приводом в виде толкающих штанг. Этот вариант обеспечивал хорошее наполнение цилиндров и позволял (судя по опыту форсировки таких двигателей) достигать даже 6500—7000 об/мин. Кроме того, верхнеклапанная конструкция давала ощутимое упрощение отливки блока цилиндров (нет сложных приливов под каналы в его боковой части), но в то же время несколько усложняла головку.

Двигатели, выполненные по схеме 5, появившиеся в самом начале XX века, оказались более шумными: в них больше движущихся деталей, контактирующих между собой, и потому потребитель не очень жаловал их. На их репутации сказались и разрушительные последствия, которые влекло падение клапана в цилиндр при поломке пружины. Однако постоянное совершенствование методов производства, материалов и их термообработки свело все минусы на нет. И тогда, в конце 30-х годов обозначился плюс: большая быстроходность и выигрыш в мощности (на 25—30%) по сравнению с двигателем схемы 3. В это же время конструкторы стали отдавать должное и схеме 6. Расположенные под углом клапаны, хотя и приводятся толкающими штангами (то есть выигрыша в быстроходности по сравнению со схемой 5 тут нет), позволяют придать камере сгорания полусферическую форму. В сочетании с впускными и выпускными каналами выгодной формы она обеспечивает очень хорошее наполнение цилиндров смесью и, следовательно, высокую мощность. Однако экономичность в этом случае получалась всегда хуже (из-за формы камеры сгорания), чем при схеме 5.

Для схем 5 и 6 дальнейший путь повышения быстроходности — уменьшение инерции движущихся деталей в клапанном приводе. При высоких оборотах силы инерции оказывают значительное сопротивление пружинам, вызывают упругие деформации штанг и коромысел. В итоге при достижении определенного, предельного числа оборотов теряется механический контакт между деталями привода, наступают сбои в работе мотора, падает мощность.

Облегчение штанг и коромысел не всегда самый дешевый (опять вмешивается экономика!) и удобный для массового производства (технология!) способ. В 50—60-е годы у отдельных моделей распределительный вал был заметно поднят относительно коленчатого вала. Для привода уже служили не шестерни, а цепная передача. Таким образом, штанги стали заметно короче, их инерция ощутимо меньше, и двигатели, выполненные по схемам 5 и 6, могли в обычном, серийном исполнении развивать 4000—5000 об/мин, а в форсированных вариантах без осложнений выдерживать 8000—8500 об/мин.

Следующий логический шаг — поднять распределительный вал так высоко, чтобы вообще исключить толкающие штанги, то есть поместить его в головку двигателя (схемы 7 и 8). Потолок допустимых чисел оборотов тут еще выше — для серийных моторов 6000—6500 об/мин, а для гоночных — 9000—10000 об/мин. Вариация на тему ОНС, но с V-образным расположением клапанов представлена на схеме 7, а более простой вариант привода, называемого ОНС, показан на схеме 8, когда клапаны расположены в один ряд. Кулачковый вал может действовать на них непосредственно, как на модели «Альфа-ромео-альфасуд», либо через одноплечие рычаги, как на «Жигулях», либо через коромысла, как на «Опель-рекорд».

И наконец, «высшую форму» клапанного механизма иллюстрирует схема 9. Она родилась давно. Ее отцом был швейцарец Э. Анри, который ввел два распределительных вала в головке цилиндров еще в 1912 году, благодаря чему сразу же получил 2200 об/мин. Эта схема нашла широчайшее применение на гоночных моторах, а за последние 10 лет получила распространение и на серийных двигателях легковых машин. Первые сегодня вышли на рубеж 12 000 об/мин и даже превысили его, вторые уже освоили 6000 и 7000 об/мин. Переход от схем OHV к ОНС и 2ОНС означал прирост в мощности в среднем на 25—30%.

Погоня за быстроходностью, идущая на протяжении всей истории автомобильного двигателя, заметно изменила его облик. Схемы 1 и 2 давно стали музейным достоянием, схемы 3 и 4 еще можно встретить на машинах прежних выпусков, и даже на двигателях грузовиков они почти изжили себя. За последнее время заметно сократилось число легковых моделей с клапанным механизмом типа OHV (схемы 5 и 6) и широкое распространение получили моторы с одним или двумя распределительными валами в головке цилиндров. Это и неудивительно. За девяносто с лишним лет серийный автомобильный двигатель стал в пятнадцать раз быстроходней.

Л. ШУГУРОВ, инженер



Перекресток

На вопросы читателей по Правилам дорожного движения отвечает начальник отдела ВНИИ БД М. АФАНАСЬЕВ

В редакционной почте немало писем, касающихся толкования и применения на практике различных пунктов Правил дорожного движения. Публикуемый в этом номере материал не первый в наших подборках вопросов и ответов на интересующие читателей темы. В минувшем году мы уже рассмотрели такие разделы Правил, как «Скорость и маневр» (№ 4), «Обгон» (№ 5), «Остановка и стоянка» (№ 6), «Дорожные знаки» (№ 8). В этот раз разговор о правилах проезда перекрестков.

Ждем ваших новых вопросов.

Известно, что на перекрестках дорог происходит в среднем треть всех дорожных происшествий. Какие же ошибки водители совершают здесь чаще всего? Что говорит статистика ДТП о видах и причинах происшествий на перекрестках?

Да, к сожалению, аварийность на перекрестках дорог еще довольно высока. Скажем, в Москве в 1976 году на перекрестках зарегистрировано 31,6% всех ДТП. Из них около половины приходится на нерегулируемые пересечения, — пожалуй, много при нынешней интенсивности движения. Что это за происшествия? 54% составляют столкновения транспортных средств, остальные 46% — наезды на пешеходов и прочие. 29,4% столкновений машин случилось потому, что на пересечении главной и второстепенной дорог водители, пренебрегая требованиями соответствующих дорожных знаков — 1.6 «Пересечение с главной дорогой» или 2.15 «Проезд без остановки запрещен», не уступили тем, кто имел преимущественное право проезда. 19,4% вызвано нарушением пункта 113 Правил: поворачивающий налево не пропустил транспортное средство, которое двигалось прямо со встречного направления. 16,1% случаев столкновений на перекрестках — результат отступлений от принципа «уступи тому, кто справа». И наконец, 13,8% ДТП случилось из-за несоблюдения дистанции между транспортными средствами, что приводило к наездам на остановившихся перед перекрестком. Наверное, из этого краткого перечня водителям уже ясно, в каких направлениях им, как говорят, надо над собой поработать.

Чтобы точно применять правила проезда нерегулируемых перекрестков, надо не путаться в понятиях. Дайте, пожалуйста, характеристику понятиям «перекресток» и «пересечение», определите их границы.

Термины «перекресток» и «пересечение» в Правилах дорожного движения чаще всего употребляются как синонимы, обозначают одно и то же — место, где пересекаются в одном уровне две или больше автомобильных дорог. Но в принципе понятие «перекресток» шире, чем «пересечение». Перекресток — это территория, на которой может возникнуть несколько пересечений, и в Правилах иногда термин «пересечение» применяется в значении части перекрестка. Когда говорится, например, что тот или иной знак действует «непосредственно на то пересечение проезжих частей», перед которым он установлен. Границы перекрестка — это внешние края тротуаров или обочин, то есть не те, что примыкают к проезжей части, а удаленные от нее. Понятно, что на самом перекрестке ни тротуаров, ни обочин нет, и здесь, говоря о границе перекрестка, надо вести речь о воображаемых линиях, которые как бы продолжают дальний от проезжей части край тротуара или обочины.

Правила говорят о том, что и одна дорога может иметь несколько проезжих частей. Когда пересекаешь бульвар, например, тут все ясно. А вот что такое «разделительная полоса»? Некоторые считают, если она достаточно широкая, то по обе стороны от нее лежат две самостоятельные проезжие части, и, значит, мы имеем дело с двумя пересечениями; если же эта полоса узкая — два-три метра, то мы пересекаем одну проезжую часть.

Видимо, вопрос этот возник в связи с практикой применения некоторых запрещающих и предписывающих знаков, о чем шла речь выше. В Правилах, к сожалению, не дается определения разделительной полосы, и это, пожалуй, следует рассматривать как упущение составителей. Однако в специальной литературе такое определение есть, и мы им воспользуемся. Так вот, под «разделительной полосой» понимается грунтовая полоса, засаженная травой, кустарником, а при большой ширине иногда и деревьями. Минимальная ширина такого участка около 2 метров, максимальная зависит от местных условий. От проезжей части его обычно отделяет бордюрный камень или краевая полоса из материала, отличающегося по цвету от покрытия дороги. Таким образом, разделительная полоса любой ширины разграничивает на дороге самостоятельные проезжие части. Иное дело расположенный посредине дороги трамвайный путь. Он сам входит в проезжую часть и ограничивает лишь полосы, отведенные для движения нерельсовых транспортных средств. Приписывать ему роль разделительной полосы нет никаких оснований.

Перед перекрестком надо прежде всего занять соответствующий намечаемому направлению движения ряд. На каком же расстоянии от перекрестка должны быть тогда знаки 4.8 «Направление движения по полосам» и где должно заканчиваться перестроение транспортных средств?

Пункт 87 Правил, как известно, требует заблаговременно занять положение, соответствующее намеченному направлению движения на перекрестке. С учетом этого должен устанавливаться знак, определяющий, с какой полосы куда можно двигаться. Он должен располагаться поближе к перекрестку, поскольку его предписания имеют отношение к порядку проезда пересечения. В то же время его информация нужна водителям еще на подступах к перекрестку, чтобы принять решение и выполнить маневр заранее. Поэтому можно рекомендовать в необходимых случаях установку двух знаков «Направления движения по полосам»: первого за 80—100 метров до перекрестка, второго — непосредственно перед ним, за 20—30 метров. Приблизительно в этом месте и должно заканчиваться перестроение транспортных средств. Однако Правила каких-то конкретных указаний на этот счет не дают (да это и невозможно сделать), так что в иной обстановке можно войти в свой ряд и позже, если, разумеется, перед перекрестком нет сплошных линий разметки.

Можно ли по полосе, предназначенной для движения в определенном направлении, двигаться не в один, а в два ряда?

Поскольку по нынешним нормам ширина полосы движения составляет не меньше 3,5 метра, малогабаритные транспортные средства (мотороллеры, мотоциклы, малолитражные автомобили,

мотоколяски) могут в определенных условиях располагаться на ней и в два ряда. Наличие перед перекрестком знака 4.8 «Направления движения по полосам» в этом вопросе ничего не меняет (имеется в виду движение в прямом направлении, ибо при поворотах порядок другой). Таким образом, если для движения в прямом направлении через перекресток отведено, например, две полосы, а водители смогли при безопасных интервалах разместиться на них в четыре ряда, то так они могут следовать и через перекресток. При поворотах это недопустимо. Здесь водитель должен не просто занять соответствующую полосу, а непременно крайнее левое или крайнее правое положение на ней. Стало быть, независимо от своей ширины транспортные средства должны будут выстроиться в один ряд.

На нерегулируемых пересечениях равнозначных дорог водители нерельсовых транспортных средств должны действовать по принципу «уступи тому, кто справа». Всегда или только при движении в прямом направлении?

Принципа этого надо придерживаться во всех случаях — и двигаясь прямо, и маневрируя. Скажем, въезжаете вы на перекресток, чтобы выполнить разворот. Справа у перекрестка никого нет или есть, но на таком расстоянии, что помехой на его пути вы не станете. Вы начинаете маневр, приближаетесь к центру перекрестка. В это время подъехал водитель со встречного направления. В момент левого поворота, который становится первой фазой вашего маневра, он тоже оказывается справа от вас — и его надо пропустить. Пропустили. Заканчиваете разворот. Но тут справа по пересекающей дороге приблизился к перекрестку еще один водитель. Ваша обязанность — уступить путь и ему. По тому же правилу «правой руки». Универсальность его на пользу всем, она упрощает правила проезда перекрестков, облегчает задачу водителей, снижает вероятность всяких ошибок в определении очередности движения на пересечениях дорог.

Могут ли водители, движущиеся с разных направлений, проезжать перекресток одновременно?

Конечно, могут. Требование уступить дорогу не предписывает обязательной остановки. Главное, чтобы ваши действия не вынуждали того, кто имеет преимущество, внезапно менять направление движения или скорость. Если это условие при одновременном проезде гарантировано — значит все по правилам. Когда такая возможность может представиться? Когда размеры перекрестка таковы, что траектории движения транспортных средств не пересекаются и вместе с тем между ними остается безопасный интервал. Иными словами, когда обеспечена возможность реализации преимущественного права на движение тем водителям, которым оно Правилами в данной ситуации предоставлено.

Когда-то движение задним ходом на перекрестках запрещалось. Сейчас такой записи в Правилах нет. Значит ли это, что подобные маневры здесь возможны?

От такого запрета Правила дорожного движения отказались. В жизни может возникнуть немало ситуаций, когда дать задний ход просто необходимо, в том числе и на перекрестке. Я уж не говорю о тех случаях, когда транспортное средство перед вами остановилось из-за технической неисправности или по каким-то другим причинам, и иначе, как осадив назад, его просто не объедешь. Чаще можно наблюдать другую картину: водитель не рассчитал немного и не вписывается при развороте в границы перекрестка. Развязать этот узел он в состоянии, только дав задний ход. Как же ему можно это запретить? Конечно, такие маневры в правило возводить никак нельзя, они крайне нежелательны на перекрестке, поскольку водителю очень трудно держать в поле зрения все, что делается вокруг него. Но, повторяю, в необходимых случаях Правила дорожного движения не запрещают воспользоваться задним ходом и на перекрестке, если «этот маневр не создаст помех для движения и будет безопасен».

Иногда работники ГАИ трактуют остановку одного транспортного средства в центре перекрестка для пропуска при повороте движущихся навстречу как затор и на этом основании наказывают тех, кто въезжает на перекресток за ним следом. Правильно ли это?

Такие действия неправомерны. Что такое затор, который имеют в виду Правила дорожного движения? Это скопление машин перед перекрестком, которое вызывает задержку в движении каждого транспортного средства более чем на 2 минуты. Представьте себе ситуацию, которая нередко возникает в часы пик, когда за время зеленого сигнала светофора образовавшаяся очередь машин так и не успевает рассосаться. Вот это затор. Так его характеризует и «Руководство по регулированию дорожного движения в городах», разработанное ВНИИ БД МВД СССР. В таких условиях Правила и запрещают въезжать на перекресток даже при разрешающем сигнале светофора, чтобы не усугубить положение. Если же на перекрестке, пропуская встречных, остановился выполняющий левый поворот, то никакого затора здесь нет, таков процесс движения. И почему следом за ним не может начать маневр другой водитель? Нигде, повторяю, в Правилах такого запрета нет, а для увеличения пропускной способности перекрестка групповые маневры просто необходимы.

Могут ли на перекрестках поворачивать налево водители мопедов?

Могут, но не во всех случаях. Вспомним, что мопеды с двигателем рабочим объемом менее 49,8 см³ (их называют легкими мопедами) Правила приравняли к велосипедам, и на их водителей, стало быть, распространяются все требования к движению велосипедистов. А велосипедистам разрешено поворачивать налево только на дороге без трамвайных путей посредине, да и то лишь в том случае, если она имеет не более одной полосы для движения в каждом направлении.



Спору [illegible] средства информации, им можно выразить тончайшие оттенки мысли и нюансы настроения, [illegible] и его возможности не безграничны. [illegible] для водителей, которым [illegible] разбираться в оттенках и нюансах, придумали дорожные [illegible] бросил взгляд [illegible] круг с [illegible] и без [illegible] слов всем ясен [illegible] сти. А не слишком ли это [illegible] наверное, думали те, кто [illegible] на шоссе Брест — Минск зафиксированный на верхнем снимке загадочный транспарант. В первое мгновение он взывает к благодарности за заботу о проезжающих, а затем — вызывает легкую [illegible]. Что это, запрещение или благое пожелание? Как запрещение оно без официального знака недействительно, а как пожелание не имеет большого смысла, поскольку Правила [illegible] как общий предел скорости 90 км/ч. И при чем здесь зона действия «100 км», неприменимая при запрещениях и странная для благого пожелания? А вывод из размышлений над этим загадочным сочетанием [illegible] не обращать на него внимания. Но тогда зачем было [illegible] городить?

Еще большее удивление вызывает загадочное сочетание ошибок в [illegible] надписями и специальных [illegible] запрещающее остановку всех видов [illegible] порта у пересечения [illegible] Вокзальной и Видновской в [illegible] Кузьмищево (нижний [illegible]). [illegible] размещено [illegible] видите в [illegible] ве с вполне официальными [illegible] ами [illegible] остановок различных видов транспорта, остается только [illegible] мыслить на досуге [illegible] такое [illegible] индукционной связи и [illegible] не ограждали [illegible] помех [illegible] ком, запрещающим остановку!

Как видим, чем [illegible] меньше толку. Так [illegible] нить [illegible] для более [illegible]!



	Возможные действия водителя и способы их выполнения	Задания		
		1-е	2-е	3-е
А	Отпускаете рычаг ручного тормоза до конца			
Б	Отпускаете рычаг ручного тормоза на один щелчок			
В	Включаете первую передачу			
Г	Включаете вторую передачу медленно; с фиксацией нейтрального положения; быстро за один прием			
Д	Выжимаете педаль сцепления для включения первой передачи наполовину; почти до конца; до конца			
Е	Выжимаете педаль сцепления для включения второй передачи наполовину; почти до конца; до конца			
Ж	Отпускаете педаль сцепления до конца после включения первой передачи медленно; быстро; очень быстро			
И	Отпускаете педаль сцепления до конца после включения второй передачи медленно; быстро; очень быстро			
К	Отпускаете педаль сцепления почти до конца медленно; быстро; очень быстро			
Л	Нажимаете педаль «газа» после включения первой передачи едва; слегка; наполовину			
М	Нажимаете педаль «газа» после выключения первой передачи едва; слегка; наполовину; до конца			
Н	Нажимаете педаль «газа» после включения второй передачи едва; слегка; наполовину; до конца			
О	Отпускаете педаль «газа» едва тронувшись; судя по тахометру (спидометру); судя по шуму двигателя			
П	Нажимаете педаль тормоза слегка; наполовину; до конца; кратковременно и неоднократно			
Р	Отпускаете педаль тормоза почти до конца			
С	Отпускаете педаль тормоза до конца			

ПРАВИЛЬНО

После первых нескольких тысяч километров за рулем без аварий и без неприятных объяснений с автоинспекцией, что греха таить, мы нередко чуть ли не переводим себя в разряд асов. Сказать об этом во всеуслышание каждый, может быть, и постесняется, но убежденность такая растет и отнюдь не способствует совершенствованию водительского мастерства. Конечно, хорошо бы проверить себя, не привлекая постороннего внимания, выявить свои слабые места в технике управления автомобилем, устранить пробелы в водительском образовании. Но кого привлечь в арбитры? Можно и самого себя. Для такой самопроверки мы и предлагаем читателям несколько специальных «домашних заданий». Составил их для вас А. ПАРХАЧЕВ, кандидат технических наук, кандидат в мастера спорта, опробовавший свои

ЗАДАНИЕ 1-е. Троганье с перекрестка на небольшом подъеме и сухой асфальтированной дороге в городе.

ЗАДАНИЕ 2-е. Троганье с места на глинистой или травянистой размытой дождем дороге.

ЗАДАНИЕ 3-е. Троганье с места в гололед на крутом спуске.

Ответы

ЗАДАНИЕ 1-е

1. Выжимаете педаль сцепления (Д) **до конца**
2. Включаете первую передачу (В)
3. Нажимаете педаль «газа» (Л) **слегка**
4. Отпускаете рычаг ручного тормоза до конца (А)
5. Отпускаете педаль сцепления до конца (Ж) **быстро**
6. Нажимаете педаль «газа» (М) **наполовину**
7. Отпускаете педаль «газа» (О), **судя по шуму двигателя**
8. Выжимаете педаль сцепления (Е) **почти до конца**
9. Включаете вторую передачу (Г) **быстро за один прием**
10. Отпускаете педаль сцепления до конца (И) **очень быстро**
11. Нажимаете педаль «газа» (Н) **слегка**

Таблица оценок

Количество набранных очков		
свыше 15	от 15 до 9	менее 9
хорошо	удовлетворительно	плохо

Комментарий к 1-му заданию

На городских улицах, чтобы не создавать лишних помех тем, кто позади вас, при троганье с перекрестка надо стремиться побыстрее достичь допустимой скорости. Быстрый «старт» обеспечивается нажатием «слегка» на педаль «газа» уже перед тем, как вы начнете отпускать педаль сцепления, и «наполовину», когда отпустите ее до конца. Чтобы автомобиль не покатился назад, снимая его с тормоза надо быстро отпустить педаль сцепления. Умелый водитель на слух определяет число оборотов и увеличивает их, не опасаясь «перекрутить» двигатель, а педаль «газа» отпускает, «судя по шуму двигателя». Если затем выжать сцепление даже наполовину и очень быстро включить вторую передачу, то

ЛИ МЫ ЕЗДИМ ?

Тесты для самопроверки

рекомендации, таким образом, и в теории и на практике.

Задания сгруппированы по темам. Публикуемые в этом номере журнала три первых теста посвящены троганью с места в различных дорожных условиях.

Познакомьтесь с правилами выполнения заданий.

Перед вами общий для всех тестов перечень возможных действий водителя. Они даны в произвольном порядке, и каждое обозначено одной из букв алфавита. Так как к некоторым действиям придется прибегать неоднократно, они повторяются под новыми буквенными индексами. Ваша первая задача — найти и указать порядковыми номерами, какой, по вашему мнению, при выполнении каждого задания в отдельности должна быть правильная последовательность этих действий. Правда, на практике некоторые выполняются почти одновременно. Поэтому условимся: если вы считаете, что одно из двух действий, пусть на какое-то мгновение, должно опережать другое, то его и надо поставить раньше по очередности. Но многие из приемов можно выполнить разными способами — плавно или рывком, с небольшим нажатием на педаль или до отказа и т. д. Все такие способы перечислены под соответствующими действиями. Какой из них наиболее целесообразен в том или ином случае, определите сами. В этом состоит вторая часть задания.

Чтобы способы эти понимались всеми одинаково, дадим некоторые пояснения. Когда педаль «газа» нажата «едва», значит обороты коленчатого вала немного больше, чем в режиме холостого хода, но вместе с тем достаточны, чтобы двигатель не заглох, если вы не очень удачно включите сцепление. В положении педали нажата «слегка» должен обеспечиваться плавный разгон и равномерное движение на любой передаче. Положение педали сцепления «отпущена почти до конца» соответствует тому моменту, когда сцепление только начинает включаться. Если педаль тормоза отпускается «почти до конца» (или нажимается «слегка»), то автомобиль на уклоне должен начинать двигаться под действием собственного веса с частично заторможенными колесами.

И последнее. Исходная позиция: вы за рулем исправного легкового автомобиля, удерживаемого на месте ручным тормозом, у которого двигатель уже работает на холостом ходу. Концом каждого задания считайте момент, когда, включив вторую передачу, вы начинаете прибавлять «газ». А теперь — в путь. Советуем сначала выполнить и проверить по ответам первое задание, потом перейти к следующему и, наконец, к третьему.

Итак, вначале вам надо в квадраты против каждого из перечисленных действий вписать цифру, которая определит его очередность в общей последовательности приемов, как вы ее себе представляете. Если в каком-то приеме нет необходимости, сделайте в соответствующем квадрате прочерк. Затем подчеркните те слова, которые выражают правильные, на ваш взгляд, способы выполнения приемов. Ответы и краткий комментарий к решениям вы найдете дальше, как и таблицы, при помощи которых сможете вывести себе оценку.

Теперь каждое из ваших действий в том или ином задании надо сличить с ответами. Найдите в них действие под тем же буквенным индексом. Если соответствующий ему порядковый номер и выделенное жирным шрифтом слово (слова) совпадают с проставленным вами номером и подчеркнутым вами словом (словами), то начислите себе 2 зачетных очка. Если совпадают только порядковые номера или только способы выполнения действий, то вам полагается лишь 1 очко. В любом другом случае, включая отсутствие в ответах того действия, которое вы выбрали, — 0 очков. Сумму сравните с таблицей оценок.

обороты не успеют упасть до режима холостого хода. Переключение передачи произойдет быстро и бесшумно. Рывка автомобиля не будет, если вы сначала отпустите педаль сцепления, а затем нажмете на педаль «газа». Хотя делать это надо практически одновременно, очень быстро отпуская педаль сцепления и тут же, без задержки нажимая на педаль «газа». Уже на первой передаче вы получите достаточный запас скорости, поэтому на второй разгоняться можно менее интенсивно и нажимать на педаль «газа» только «слегка».

ЗАДАНИЕ 2-е

1. Выжимаете педаль сцепления (Д) **до конца**
2. Включаете первую передачу (В)
3. Нажимаете педаль «газа» (Л) **едва**
4. Отпускаете педаль сцепления почти до конца (К) **медленно**
5. Отпускаете рычаг ручного тормоза на один щелчок (Б)
6. Нажимаете педаль «газа» (М) **слегка**
7. Отпускаете педаль сцепления до конца (Ж) **медленно**
8. Отпускаете рычаг ручного тормоза до конца (А)
9. Отпускаете педаль «газа» (О), **едва тронувшись**
10. Выжимаете педаль сцепления (Е) **почти до конца**
11. Включаете вторую передачу (Г) **быстро за один прием**
12. Отпускаете педаль сцепления до конца (И) **быстро**
13. Нажимаете педаль «газа» (Н) **слегка**

Таблица оценок

Количество набранных очков		
свыше 18	от 18 до 10	менее 10
хорошо	удовлетворительно	плохо

Комментарий к 2-му заданию

На обледенелой, глинистой или раскисшей грунтовой дороге сцепление колес с поверхностью, как известно, минимальное. Даже при самом плавном повороте одно или оба колеса могут сорваться в пробуксовку, что еще больше уменьшит сцепление. В таких тяжелых дорожных условиях главное не допустить этого, заставить колеса как бы накатиться вперед. Для этого ручным тормозом до определенной степени — «на один щелчок» — частично блокируют ведущие колеса. Таким образом уменьшается вероятность срыва их в пробуксовку. «Едва нажимая» педаль «газа» и «почти до конца» опуская при этом сцепление, вы стремитесь поймать момент, когда оно начнет включаться. И вот обороты в двигателе начинают падать. Тогда, ослабив рычаг тормоза, нажимают «слегка» на педаль «газа», чтобы преодолеть сопротивление частично заторможенных колес. Практически одновременно отпускают «до конца» и педаль сцепления. Но все это делать надо аккуратно, можно сказать, ювелирно. Иначе и «прихватывание» колес не поможет, они начнут буксовать. В зависимости от состояния дороги рычаг тормоза может быть отпущен «до конца» сразу, как только автомобиль тронется, или чуть позже. Поскольку у первой передачи большой крутящий момент (тяговое усилие), надо, «едва тронувшись», быстро переключиться на вторую передачу, чтобы уменьшить вероятность пробуксовки колес.

ЗАДАНИЕ 3-е

1. Выжимаете педаль сцепления (Е) **до конца**
2. Включаете вторую передачу (Г) **медленно**
3. Нажимаете педаль тормоза (П) **до конца**
4. Отпускаете рычаг ручного тормоза до конца (А)
5. Отпускаете педаль тормоза почти до конца (Р)
6. Отпускаете педаль сцепления до конца (И) **медленно**
7. Отпускаете педаль тормоза до конца (С)
8. Нажимаете педаль «газа» (Н) **едва**

Таблица оценок

Количество набранных очков		
свыше 8	от 8 до 5	менее 5
хорошо	удовлетворительно	плохо

Комментарий к 3-му заданию

В гололед любое резкое или просто неосторожное движение рулем, педалями тормоза, сцепления и «газа» может привести к заносу или юзу. Поэтому, начиная движение на спуске обледенелой дороги, надо использовать силу веса автомобиля и не трогать до поры до времени педаль «газа». Сразу же можно включить вторую передачу, ибо на первой вы, не очень мягко отпустив сцепление, рискуете сорвать задние колеса в юз. Третья хитрость: перейти со стояночного тормоза на рабочий. Казалось бы, для начала движения достаточно отпустить рычаг ручного тормоза, а там уже — тормози по обстановке. Но это рискованно. Притормаживая на льду, легко перейти грань дозволенного, и тогда возникает юз. Зачем же ставить себя в такое положение. Лучше, перед тем как отпустить рычаг ручного тормоза, нажать «до конца» тормозную педаль, а затем, постепенно ослабляя нажим, начинать движение при частично заблокированных колесах, что позволяет контролировать нарастание скорости. Когда включится сцепление, возникнет тормозное усилие от двигателя, а поэтому можно будет снять ногу с педали тормоза, если, разумеется, скорость автомобиля и крутизна уклона невелики. Нажимать на педаль «газа» на уклоне небезопасно и излишне. Когда он кончится, можно «едва» добавить обороты, чтобы поддерживать равномерное движение.

...и что такое плохо

Личный автомобиль, как обожаемое дитя в семье, часто становится объектом неумеренного поклонения. Иной владелец машины постоянно пребывает в творческом поиске: что бы еще добавить, чем бы украсить ее, выделить среди других. При недостатке чувства меры и вкуса это приводит порой к курьезным и небезобидным результатам.

Возникает вопрос: следует ли вообще доукомплектовывать приобретенный автомобиль, а если да, то что здесь полезно, а что вредно?

Современные отечественные легковые автомобили выпускаются заводами-изготовителями полностью подготовленными для длительной эксплуатации и отвечающими принятым стандартам. Однако не весь их «наряд» можно и нужно надевать прямо на конвейере. Целый ряд дополнительных принадлежностей к автомобилю выпускаются другими предприятиями и могут приобретаться владельцами по мере надобности, по их вкусу. Но есть среди них и такие, которыми надо обзавестись в обязательном порядке. С этого и начнем.

Правила дорожного движения, например, требуют наличия в автомобилях аптечки, огнетушителя и знака аварийной остановки или мигающего красного фонаря. Тут все ясно: предписанное нужно выполнять.

Наилучшими для автомобиля типами огнетушителей можно считать сухие углекислотные и порошковые. Весьма надежны, например, порошковые огнетушители ОП-1 и ОП-2. При необходимости они могут быть легко перезаряжены порошком ПСБ, продаваемым в специализированных магазинах.

Со временем «перезаряжать» приходится и автомобильные аптечки. Во-первых, содержащиеся в них стерильные бинты, перевязочные пакеты, хирургическая вата, кровоостанавливающие, дезинфицирующие, сердечные и обезболивающие средства расходуются, а во-вторых, часть медикаментов имеет, как известно, определенный срок годности. Рекомендуется вложить в аптечку памятку о том, как ею пользоваться, с описанием приемов оказания первой помощи.

Существующие конструкции для обозначения аварийной остановки автомобиля, надо сказать, не универсальны: мигающие фонари хорошо видны ночью, но плохо днем, а красные треугольники — наоборот. Вероятно, пока это так, целесообразно иметь в автомобиле и то и другое.

Затем установите ремни безопасности и сделайте индивидуальную подгонку. Для этого сначала отрегулируйте положение сидений таким образом, чтобы руки были слегка согнуты в локтях, а колени не касались рулевого колеса. Угол наклона спинки относительно плоскости сиденья должен составлять 100—105°. Минимальное расстояние от головы до потолка — 50 мм. Водители невысокого роста могут доукомплектовать сиденье подушкой, надежно закрепленной тесемками. Передний ее край должен быть толще прилегающего к спинке. Ремень безопасности должен пересекать грудь под возможно большим по отношению к горизонтали углом (не меньше 45°) и достаточно плотно (с зазором не более чем на толщину ладони) прилегать к плечу и бедру.

Теперь о том, что не возведено в обязательный комплект, но и не запрещено требованиями к техническому состоянию транспортных средств.

Прежде всего, о дополнительных выносных зеркалах заднего вида. Если автомобиль эксплуатируется в основном на городских улицах с интенсивным движением, весьма желательны зеркала на обоих крыльях: тогда обеспечен хороший обзор обстановки вокруг машины с правой и левой сторон. Зеркала нужно устанавливать так, чтобы они были видны через сектор, в котором работают щетки стеклоочистителя, или через боковые стекла. Способ крепления зеркал должен быть безопасным для окружающих, а кронштейны не должны вибрировать. Зеркала следует располагать в зоне постоянного обзора водителя. Тогда вы сможете использовать их с максимальным эффектом: ведь, чтобы взглянуть на зеркало в кабине, водитель должен отвлечь внимание от дороги в среднем на 0,8 с.

В помощь основным допускается установка на автомобиле двух противотуманных фар для освещения дороги при неблагоприятных метеорологических условиях. Их надо располагать не ниже 250 мм от поверхности дороги и не дальше 400 мм от крайней по ширине точки кузова. Включаться противотуманные фары должны таким образом, чтобы одновременно зажигались габаритные огни и фонарь освещения номерного знака. Свет этих фар может быть желтым или белым, а узнать их легко по сильному рифлению стекол (лампа через стекло не видна). Такой рассеиватель обеспечивает широкий пучок света, что, помимо прочего, облегчает маневрирование в темное время.

Рекомендуется дополнительное оборудование автомобиля отражателями света — катафотами, там, где они конструкцией не были предусмотрены. На заднюю часть машины симметрично ее продольной оси устанавливают четное количество катафотов красного цвета в любой фигуре, кроме треугольника. Катафоты на передней части автомобиля должны быть белого цвета, а на боках — желтого.

Нужны ли чехлы на сиденьях? Очень желательны. Речь не о красоте, а об улучшении санитарно-гигиенических условий. Для чехлов рекомендуются ткани из хлопка, льна, шерсти. Они обеспечивают нормальную воздухо- и паропроницаемость, что немаловажно для вашего самочувствия при длительных поездках. Противопоказаны для чехлов пожароопасные материалы с длинным ворсом,





НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ВЕНГРИЯ. Введены в действие дополнительные требования, направленные на повышение безопасности движения. Отныне все водители и пассажиры легковых автомобилей обязаны при езде пользоваться привязными ремнями. Кроме того, все автомобили должны быть оборудованы двумя зеркалами заднего вида, грязезащитными козырьками задних колес и желтым мигающим световым сигналом.

ПОЛЬША. Начато строительство новой автомобильной магистрали, которая протянется с запада на восток на 661 километр — от Франкфурта-на-Одере, через Познань и Варшаву к границе с СССР. Магистраль будет сдана в эксплуатацию к весне 1980 года и поможет обеспечить быстрый и удобный проезд автотуристов в Москву на Олимпийские игры.

ЧССР. В настоящее время в Словакии имеется 59 автомобильных кемпингов. Для развития автотуризма к 1980 году будет построено еще 25, а также 40 новых АЗС и 30 станций технического обслуживания автомобилей.

АНГЛИЯ. Создан глушитель с фильтрующим элементом из стальной ваты, покрытой алюминиевым трихлоридом и насыщенной натриевым фосфатом. Он задерживает свинец и сажу, выбрасываемые двигателем.

ИТАЛИЯ. Растет угон не только легковых, но и грузовых автомобилей. В 1976 году эта участь постигла свыше 5000 грузовиков. «Рекорд» принадлежит окрестностям Милана, где вместе с грузом пропали шестьсот машин.

НИДЕРЛАНДЫ. На улицах городов здесь преобладают не автомобили, а велосипедисты. Для повышения их безопасности на основных магистралях Гааги в настоящее время велодорожки окрашивают

искусственный мех. Статистика говорит о том, что несчастные случаи из-за возгорания чехлов и обивки автомобиля происходят не столь редко, как это может показаться. При выборе цвета чехлов следует учитывать, что красный и сине-фиолетовый утомляют зрение. Лишены этого недостатка желтый, желто-зеленый и голубовато-зеленый, то есть цвета слабой насыщенности, которым и следует отдавать предпочтение.

Автомобиль надо защитить от злоумышленников. Для этого существуют различные противоугонные средства. Сейчас поступает в продажу достаточное количество устройств такого рода. Выбирайте любое, но не ставьте самодельные. Из-за несовершенства конструкции и изготовления они, как показывает опыт, могут стать причиной самых неожиданных неприятностей, от заклинивания управления до короткого замыкания в системе электрооборудования. При безгаражном хранении неплохо оборудовать автомобиль и запором на люке (крышке) заправочной горловины бензобака.

Если у сидений вашей машины нет подголовников, советуем купить их. Затраты эти оправданы, ибо с повышением интенсивности движения число столкновений транспортных средств растет, а среди них наезды сзади достигают 16%. В таких авариях часто именно благодаря подголовникам водители и пассажиры могут избежать тяжелых травм.

При частых поездках по бездорожью или в распутицу можно установить перед передними колесами на бампере дополнительные грязезащитные фартуки из резины. Это уменьшит забрызгивание лобового стекла.

Наконец, если вы молодой водитель, прикрепите на заднем стекле «Зеленый листок», образец которого был дан в журнале «За рулем» (1977, № 10).

А теперь о том, чего, на наш взгляд, делать не следует.

Прежде всего, недопустимо выносить за габариты автомобиля любые детали, которые могут при каких-то обстоятельствах зацепить другую машину или пешехода. Обратите внимание на то, как конструкторы утопили сейчас все выступающие элементы кузова вплоть до дверных ручек. В технических требованиях к самодельным микролитражкам тоже записано, что никакие выступающие острые детали или незакрытые режущие края на кузове машины непозволительны. Казалось бы все ясно. А посмотрите, что делают порой сами водители. Не так уж редко вы встретите, к сожалению, выступающие конусы воздухозаборников, торчащие в стороны на 20—30 см «усы» на бамперах, которые легко могут нанести травму пешеходу. Между тем в стесненных условиях движения увеличение габарита машины и на несколько миллиметров может порой привести к беде. И это надо понимать.

Другой пример. Сейчас на дорогах Прибалтики и в иных местах можно видеть немало автомобилей с пластмассовыми тарелками на фарах. Таким, прямо скажем, неграмотным способом некоторые автомобилисты пытаются защитить стекла приборов освещения от камней и грязи. Но делать-то это надо иначе — при помощи сетчатых, прозрачных экранов. Ведь подсветить себе путь может понадобиться и днем, скажем, в тоннеле, при внезапном ухудшении видимости в грозу, ливень и т. д. Наконец, свет фар может служить в необходимых случаях и предупредительным сигналом. Как же можно «задраивать» их пластмассовыми крышками?

Хочется возразить и тем, кто развешивает в автомобиле у лобового или заднего стекла различные талисманы. Во-первых, это сокращает поле зрения, а во-вторых, что еще опаснее, постоянно и независимо от воли водителя отвлекает его внимание, увеличивая количество поступающей информации и объектов распознавания. В определенных условиях это может быть той каплей, которая переполняет чашу. Специалисты указывают также на возможность гипнотического действия монотонно покачивающегося перед глазами предмета.

Ненужное украшательство — всякие эмблемы, наклейки — приобрело в последнее время прямо-таки эпидемический характер. Захватывает эта эпидемия, конечно, людей с узким кругозором и невзыскательным вкусом. Достаточно одному-двоим приклеить на машину новую картинку, подкрасить стекло «под светофильтр», как, к радости предприимчивых производителей такого ширпотреба, начинается лавинная реакция. Последняя новинка — раскрытая качающаяся ладонь с какой-либо надписью на заднем стекле. Безделушка? Не скажите. Не вызывает ли она или какая-нибудь другая игрушка у водителя позади идущей машины желания рассмотреть «сувенир» поближе и подтянуться к вашему автомобилю вплотную. Хотите ли вы этого? Вряд ли. И совсем смешно видеть на стеклах машин рекламы иностранных фирм. За рубежом за это платят деньги, в нашем же примере она бесплатная реклама, извините за резкость, ограниченности владельца машины.

Или, скажем, зеркальная пленка на заднем стекле. Вроде бы, невредная вещь. Но только на первый взгляд. Ведь она в определенных ситуациях лишает водителя позади возможности увидеть, что делается перед капотом вашей машины. По этой причине, может статься, он не успеет заблаговременно принять меры к остановке автомобиля. Вот и подумайте, безобидна ли такая пленка, ограничивающая в какой-то мере обзор тем, кто следует за вами в потоке машин.

В заключение повторим, что современный легковой автомобиль, помимо прочего, является законченным произведением технической эстетики. Над элегантностью его внешнего вида, гармоничностью форм работали художники и скульпторы. Самодеятельными добавками все это можно только ухудшить.

М. МОРИН, А. ОБЕЛЬНИЦКИЙ,
кандидаты технических наук
М. ШУРЫГИН,
начальник технического отдела
ГАИ ГУВД
Мосгорисполкома

Некоторые из ненужных и небезопасных «автоукрашений» мы решили показать на этих кадрах, сделанных, как говорится, с натуры. В этот раз не называя номеров машин и их владельцев. Однако редакция намерена всеми силами бороться с вредной модой. В частности, с помощью нашей традиционной рубрики «Стоп — ляп». Подобные дурные примеры вполне ее достойны. Надеемся, читатели разделят это мнение и помогут нам составить коллекцию таких «ляпов». Ждем ваших снимков.





темно-красной краской, устойчивой к атмосферным воздействиям. Пока общая длина окрашенных полос в городе составляет 10 километров, но протяженность их постоянно увеличивается.

США. Специалисты рекомендуют водителям после просмотра телевизионных передач дать часовой отдых глазам и лишь затем садиться за руль автомобиля. Как выяснили ученые, острота зрения после долгого сидения у телевизора понижается на 30%, а потому дорогу и все предметы водители будут видеть как бы в тумане, размытыми. Цветное телевидение оказывает при этом более сильное действие на зрение, чем черно-белое.

ТУРЦИЯ. На всех автомобильных дорогах страны скорость ограничена 90 км/ч, в населенных пунктах — 50 км/ч.

ФРАНЦИЯ. Считают, что первая в мире автомобильная кража была совершена в Париже. В 1896 году водитель «Пежо» угнал машину своего хозяина. Она была найдена и возвращена владельцу. Сейчас в Париже ежегодно из сотни автомобилей угоняют 12. Большая часть пропадает бесследно.

ФРГ. После длительных дебатов приняты правила, согласно которым скорость на дорогах ограничена 100 км/ч (во всех населенных пунктах — 60 км/ч). Однако на крупных автобанах никаких норм нет. ФРГ, таким образом, осталась единственной в Европе страной, где еще имеется сеть дорог без ограничения скорости.

ШВЕЙЦАРИЯ. Для получения водительских прав теперь уже недостаточно знать правила движения, устройство автомобиля. Необходимо окончить курсы, на которых преподаются основы оказания первой помощи пострадавшим в автомобильных катастрофах.

ШВЕЦИЯ. С весны 1977 года размеры страховки автомобилей повышены на 15—20%. Это, в частности, было вызвано резким увеличением числа автомобилистов, желающих застраховать свои машины.

Кто виноват?

Маневр и ответственность

Эти два происшествия совпадают во многих деталях. И все-таки есть смысл рассмотреть здесь и то и другое.

Первое случилось в Приморском крае. Поздним летним вечером Б. Мирошниченко на своем «Запорожце» возвращался из дальней поездки. В стекло хлестал дождь. Бензин был на исходе. Наконец слева от дороги засветились в темноте огни автозаправочной станции. На отмытом дождем асфальте был четко виден пунктир осевой линии. Мирошниченко сбавил скорость до 20 км/ч, включил сигнал левого поворота, взглянул в зеркало заднего вида, затем вперед и, не обнаружив помех, направил машину в ближний проезд к АЗС. И тут в правый борт «Запорожца» ударился мотоцикл. К счастью, мотоциклист отделался легкими травмами; ремонт его «Восхода» был оценен в 200 рублей. Виновником происшествия был признан Б. Мирошниченко. Он категорически с этим не согласен и оправдывающим его обстоятельством считает тот факт, что столкновение произошло не возле осевой линии дороги, а в 3,8 м от нее, когда он практически освободил полосу встречного движения и уже находился на уширении проезжей части возле АЗС. Если бы, мол, мотоциклист не отклонялся вправо, он бы благополучно проехал.

Другой владелец «Запорожца», М. Мещерский из Кировограда, возвращаясь вечером из загородной поездки, также решил дозаправиться на АЗС. Он остановился у осевой линии, включил сигнал левого поворота и, убедившись, что встречных машин нет, свернул к АЗС. Однако путь ему преградил грузовик, выезжавший с территории АЗС, и Мещерский вынужден был притормозить. Стоило ему это сделать, как в правое переднее крыло машины ударился неизвестно откуда взявшийся мотоциклист. Пострадавший был отправлен в больницу. И здесь виновником происшествия признали водителя автомобиля, и здесь с таким решением он не согласен. М. Мещерский написал в редакцию, обвиняя мотоциклиста в превышении скорости, что не позволило ему своевременно заметить приближающегося мотоциклиста (хотя видимость была не менее 100 м), а тому избежать столкновения.

Какие же есть основания считать, что в обоих случаях дорожные несчастья были вызваны беспечностью водителей автомобилей?

Каждый маневр, связанный с изменением направления движения, бесспорно, усложняет обстановку на дороге. Особую опасность создают левые повороты, когда полоса встречного движения на некоторое время оказывается «перегороженной». Поэтому к ним, может быть, как ни к каким другим маневрам относится главное требование Правил — предварительно убедиться в том, что ваши действия не создадут помех другим водителям. Нетрудно понять из этих слов, что и ответственность за последствия опрометчивых поступков тех, кто выполняет маневр, возложена прежде всего на них самих. Авторы приведенных здесь писем, по-видимому, не прониклись сознанием этой ответственности.

Пункт 88 Правил дорожного движения обязывал их уступить дорогу встречным транспортным средствам. В наших случаях — мотоциклистам. Оба водителя «запорожцев» пишут, что перед началом маневра убедились в отсутствии встречного транспорта. Однако столкновения все же произошли. Это можно объяснить либо умыслом со стороны мотоциклистов, что маловероятно, либо отклонением от требований Правил в действиях авторов писем. Попробуем разобраться в этом подробнее.

Б. Мирошниченко обвиняет мотоциклиста в том, что перед происшествием он двигался не по середине проезжей части, а по полосе асфальта вдоль посадки деревьев перед АЗС. По его мнению, эта полоса является территорией АЗС, съехав на которую водители теряют преимущественное право на движение перед совершающими левый поворот. Присланная им схема не дает какой-либо информации о предназначении этой полосы 6-метровой ширины. Однако именно отсутствие информации и не давало ему права считать ее частью территории АЗС, а себя — свободным от обязанности выполнять требования пункта 88 Правил. Ведь и у мотоциклиста не было запрета двигаться по этой полосе. К тому же, как известно, пункт 78 Правил требует вести машину по возможности ближе к правому краю проезжей части. Да и сам автор письма, который, к сожалению, не может сказать, откуда «взялся» мотоциклист, вполне убедительно объясняет возможную причину его выезда на уширение дороги: «Когда дождь бьет в лицо, — пишет он, — то невольно наклоняешь голову и, чтобы не попасть на полосу встречного движения, стараешься держаться правой кромки асфальта...»

Но все-таки: где же был мотоциклист, когда Мирошниченко начал маневр? По далеко не полным данным, приведенным в письме, невозможно исследовать весь механизм дорожного происшествия. Однако по составленной самим автором письма схеме можно установить, что с момента пересечения осевой линии до столкновения «Запорожец» преодолел 16 м. Следовательно, при указанных автором скоростях автомобиля 20 км/ч и мотоцикла 70 км/ч водитель «Запорожца» начал левый поворот на расстоянии около 56 м от мотоциклиста и, стало быть, просто его просмотрел. Остановочный путь мотоцикла при такой скорости на мокрой дороге составляет 77 м. Вот почему у его водителя не оставалось шансов предотвратить столкновение. В то же время этот расчет доказывает, что водитель «Запорожца», начавший поворот с расстояния менее 77 м от мотоциклиста, создал ему помеху для беспрепятственного движения, вынуждая снижать скорость или тормозить. Подобные действия, конечно же, противоречат требованиям пунктов 73 и 3 правил движения. Не в этом ли причина всего случившегося? Нельзя так выполнять маневр, когда благополучное его завершение зависит от того, затормозит встречный или нет.

Хочется возразить и М. Мещерскому. Конечно, он прав в мысли о том, что, принимая решение начать левый поворот, водитель должен исходить из конкретной дорожной обстановки и рассчитывать на выполнение другими водителями правил движения. Все это так. Однако, обвиняя мотоциклиста в превышении скорости и непринятии мер к торможению, М. Мещерский забывает о другой причине происшествия: остановке его автомобиля на середине маневра, которая для мотоциклиста была совершенно неожиданной. Даже если он только притормозил, пропуская выезжающий с АЗС грузовик, то его «Запорожец», задержавшийся на левом повороте, создавал мотоциклисту помеху для беспрепятственного движения в прямом направлении, а это, как вы понимаете, не отвечает требованиям пункта 3 Правил.

Перед началом левого поворота следовало оценить обстановку не только на полосе встречного движения, но и на территории АЗС. И в любом случае начинать маневр надо лишь тогда, когда есть уверенность, что ничто не помешает его завершить. Если у Мещерского ее не было, то нельзя было и начинать левый поворот. Для пропуска выезжавшего с территории АЗС грузовика нужно было остановиться не перед въездом на автозаправочную станцию, а на своей половине проезжей части. Тогда водитель «Запорожца» не помешал бы мотоциклисту и, подчеркиваем, независимо от скорости того не стал бы виновником дорожного происшествия.

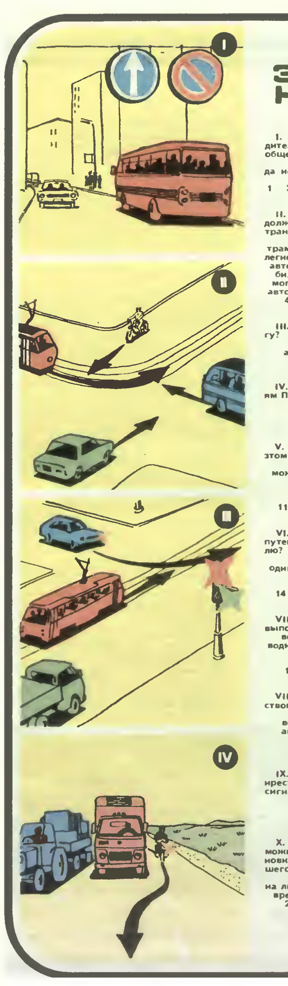
В. МАЛАХА,
заместитель заведующего лабораторией ВНИИ судебных экспертиз

Почта „Зеленой волны“

В репортаже «На 59-м километре» («За рулем», 1977, № 1) правильно говорится, что для спасения жизни пострадавших при дорожном происшествии нельзя терять ни секунды. Известно, что, оказывая им неотложную врачебную помощь, нередко прибегают к переливанию крови. Однако времени для определения группы крови у пострадавшего, как правило, нет. Хорошо, если бы это делалось заблаговременно. Учитывая, что среди пострадавших большая доля — это водители, я предлагаю устанавливать у них группу крови сразу же при прохождении медосвидетельствования для получения водительских прав. Соответствующую запись надо делать в удостоверении водителя: оно всегда при нем.

Б. САТКАУСКАС

г. Каунас



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Относятся ли эти знаки к водителям транспортных средств общего пользования?

да	нет	только знак «Обязательное направление движения»
1	2	3

II. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

трамвай, легковой автомобиль, мопед, автобус	трамвай, мопед, автобус, легковой автомобиль	трамвай, автобус, мопед, легковой автомобиль
4	5	6

III. Кто обязан уступить дорогу?

водитель автомобиля	водитель трамвая
7	8

IV. Соответствует ли требованиям Правил такой обгон?

да	нет
9	10

V. Можно ли остановиться в этом месте?

можно	нельзя	можно, если это не помеха водителям такси
11	12	13

VI. Сколько железнодорожных путей предстоит пересечь водителю?

один	два	три	знак такой информации не содержит
14	15	16	17

VII. Кто из водителей правильно выполняет разворот?

все водители	только водитель легкового автомобиля	только водители автомобилей
18	19	20

VIII. Кто пользуется преимуществом в показанной обстановке?

водитель автобуса	водитель легкового автомобиля
21	22

IX. Можно ли въезжать на перекресток при зеленом мигающем сигнале светофора?

можно	нельзя
23	24

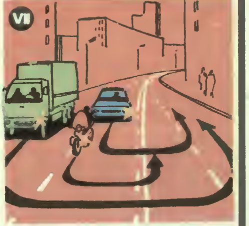
X. На какое предельное время можно наложить жгут для остановки кровотечения у пострадавшего в аварии?

на любое время	до 2 часов	до 3 часов	до 5 часов
25	26	27	28

Ответы — на стр. 40









Коротко

●●●

Венгерский завод «Чепель» наряду с грузовиками выпускает рулевые механизмы с гидроусилителями для автобусов «Икарус» (ВНР) и «Чавдар» (НРБ), грузовиков «Ельч» (ПНР). Из 25 тысяч этих агрегатов, изготовленных в 1977 году, 10 тысяч предназначены для экспорта.

●●●

На заводе ТАС в г. Сараево (СФРЮ) начато производство по лицензии ФРГ малолитражек «Фольксваген-гольф».

●●●

«Холден» (дочернее предприятие «Дженерал Моторс») является крупнейшим в Австралии заводом, выпускающим легковые автомобили. В его программе 19 модификаций.

●●●

Дорожные мотоциклы «КТМ-Комет-125РС» (Австрия) оснащаются 125-кубовыми двигателями «Сакс» мощностью 17 л. с., дисковыми тормозами и литыми колесами. Последние две конструктивные особенности — новинка для этого класса машин.

●●●

Английские легковые автомобили «Форд эскорт-РС1800», подготовленные для ралли, оснащены двигателями рабочим объемом 1834 см³ и мощностью 235—240 л. с. Масса машины — 1020 кг.

●●●

Из 15 миллионов легковых машин в Италии 22% составляют автомобили, находящиеся в эксплуатации более 10 лет, а 32% — машины со стажем 5 лет и более.

●●●

Единственным серийным мотоциклом с шестицилиндровым двигателем (748 см³, 75 л. с.) является итальянский «Бенелли». Машина весит 220 кг и развивает скорость 210 км/ч.

●●●

Концерн «Дженерал Моторс» (США) создал экспериментальный образец городского автобуса... без сидений. Он предназначен для эксплуатации в часы пик.

●●●

Как сообщил журнал «Ауто-Цайтунг» (ФРГ), по данным испытаний, проведенных редакцией, наиболее экономичным легковым автомобилем класса 1300 см³ оказался французский «СИМКА-ралли-1». Эксплуатационный расход топлива для него составил 8,4 л/100 км.

ИФА — «ЧЕТЫРЕ НА ЧЕТЫРЕ»

Автомобильный завод ИФА в г. Людвигсфельде (ГДР) выпускает широкий ассортимент дизельных грузовиков семейства «В50», из которого у нас наиболее известны самосвалы и машины с бортовым кузовом.

Помимо основных модификаций с колесной формулой 4×2 ИФА производит и автомобили 4×4. Для повышения проходимости эти машины в дополнение к приводу на все колеса оснащены широкими шинами низкого давления (задние колеса — односкатные), системой централизованного регулирования давления воздуха в шинах, механизмами блокировки дифференциалов, лебедкой. Дорожный просвет этой разновидности ИФА составляет 300 мм.

Одна из модификаций полноприводных автомобилей завода — бортовой грузовик ИФА-50ЛА/А рассчитан на перевозку 3 тонн груза и буксировку прицепа общей массой 5 тонн. Масса машины в снаряженном состоянии — 6,4 тонны. По габариту этот грузовик немногим больше нашего ГАЗ—66: длина — 6160 мм, ширина — 2500 мм, высота — 2840 мм. Двигатель мощностью 125 л. с. позволяет развивать 85 км/час.

На том же шасси выпускается самосвал ИФА-50ЛА/К-3СК5 с трехсторонней разгрузкой (грузоподъемность — 4,64 тонны), самосвал с двусторонней разгрузкой, самосвал с разбрасывателем удобрений, полевая ремонтная мастерская, тягач для буксировки поврежденных или аварийных машин.

ИФА-50ЛА/К-3СК5.



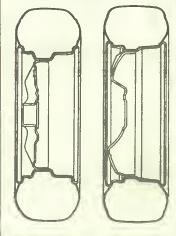
«ФИАТ-132-НУОВА»

Так назвали модернизированный вариант модели «132», который был экспонатом женевского автомобильного салона 1977 года.

У «ФИАТ-132-нуова» не только увеличен с 1800 до 2000 см³ рабочий объем двигателя и выросла мощность со 111 до 112 л. с. На нем впервые в истории фирмы применено бесконтактное электронное зажигание, а главное, ФИАТ отказался от дисковых тормозов задних колес в пользу барабанных. Между прочим, за примером фирме не пришлось далеко ходить. Вспомним, что на ВАЗ—2101 в свое время дисковые тормоза (они стояли на его прототипе, итальянском ФИАТ-124) тоже были заменены барабанными.

И еще интересная особенность — колеса с 13-дюймовыми шинами уступили место рассчитанным на 14-дюймовые. Наружный диаметр остался практически прежним, так как теперь машину комплектуют новейшими низкопрофильными покрышками. Увеличение диаметра ободов позволило разместить в них более эффективные, чем прежде, тормоза.

Машина получила литые из электрона колеса, защитную накладку на борту кузова, иные по форме облицовку передней части и бамперы. В остальном конструкция ФИАТ-132 («За рулем», 1973, № 4) не претерпела изменений.

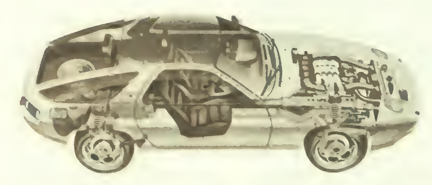




Внешние отличия — литые колеса и широкий бампер.

Старое колесо с 13-дюймовой шиной (слева) и новое (справа) с 14-дюймовой.

«ПОРШЕ» НАСТУПАЕТ



Компоновку «Порше-928» отличают переднее расположение двигателя и пятиступенчатая коробка передач, смонтированная в блоке с главной передачей. Стекло в задней стенке подъемное и выполняет функции крышки багажника.



Характерный внешний вид машине придает не только низкий силуэт, но и необычная форма литых колес. Фары сделаны поворотными и с места водителя могут быть переведены из горизонтального в рабочее, вертикальное положение. Бамперы выполнены из упругого полиуретана, окрашены в цвет кузова эластичной краской и имеют непривычную форму, охватывая подфарники и заборник воздуха для радиатора.

Знатокам памятен случай, когда английская фирма «Ягуар», заявив о своем «сверхавтомобиле» «Икс-ЖС купе», напечатала рекламу: «Это черный день для Модены и Штутгарта...». Низкий двенадцатицилиндровый дорожный экспресс стал, несомненно, серьезным конкурентом спортивных моделей «Феррари», «Мерседес» и «Порше».

А в это же время на стендах в Цуфенхаузене (пригороде Штутгарта) и на скоростных дорожках испытательного трека Вайссах уже готовилось контрнаступление. Выпустив модель «924» («За рулем», 1976, № 10), «Порше» удачно замаскировал работу над новым спортивным «сверхавтомобилем». Эта восьмицилиндровая модель «928» в пять раз дороже четырехцилиндровой «Порше-924». Как ни кажется удивительным, даже при дефиците горючего и ограничении скоростей спортивные автомобили типа «2+2» сохраняют позиции на рынке. Видимо, причина в их скоростных возможностях, первоклассном комфорте, высокой пассивной безопасности, низком уровне шума. И «Порше» преуспел в погоне за состоятельным покупателем машин «экстра-класса».

Чем вызван поворот на 180 градусов в технической политике фирмы, которая десятилетиями держалась заднемоторной схемы? Дело в том, что все введенные в разных странах стандарты для автомобильной промышленности выработаны, исходя из возможностей массовых моделей, то есть прежде всего машин с классической схемой, и тут заднемоторные попали в невыгодное положение. Классическая компоновка с уравновешенным восьмицилиндровым V-образным двигателем оказалась наилучшей. Интересны особенности этого 4,5-литрового мотора мощностью 240 л. с. — алюминиевый блок цилиндров без чугунных или стальных гильз и тонкий слой стали на юбках, отлитых из алюминиевого сплава поршней. У двигателя — впрыск топлива фирмы «Бош» и бесконтактная система зажигания. Замена масла необходима только через 20 000 километров. В интересах сокращения обслуживания двигатель оснащен так называемыми гидравлическими толкателями. Они избавляют от регулировки зазоров в клапанном механизме.

Двухдисковое сцепление, более надежное при передаче крутящего момента до 37 кГм, смонтировано в маховике двигателя. Пятиступенчатая же коробка передач сблокирована с главной передачей. Поскольку аккумулятор, бак с горючим (бензин с октановым числом 91), запасное колесо помещены тоже в задней части, вес автомобиля распределяется по осям почти равномерно.

Диски тормозов всех колес снабжены внутренней вентиляцией, так что температура тормозной жидкости при самых интенсивных замедлениях не поднимается выше 90°, то есть значительно ниже точки ее кипения. Степень усиления в сервомеханизме руля уменьшается с нарастанием скорости.

Для обтекаемого кузова использован оцинкованный стальной лист, а крылья, капот двигателя и дверные панели выполнены из алюминия. Гарантийный срок службы кузова — шесть лет.

Вызывают интерес некоторые конструкторские решения. «Кокон» (отдельный блок) с приборами над рулевой колонкой (примерно как у «Ситроена Ж-Икс») поворачивается при изменении плоскости рулевого колеса. Не только передние сиденья, но и педали могут быть отрегулированы по росту водителя. Фары на машине сделаны выдвижными. Для лучшего омывания ветрового стекла предусмотрены бачок (0,6 л) со специальной жидкостью и дозатор добавок к основному 8-литровому баку и опрыскивателю. Центральная система оповещения информирует водителя о неполадках. Обогрев заднего стекла имеет двухступенчатую схему: «автопилот» поддерживает постоянную скорость без участия водителя, имеется устройство для централизованного запирания дверей.

Масса машины в снаряженном состоянии — 1450 кг, база — 2500 мм, габарит — 4447×1836×1313 мм. Расход топлива, по утверждению фирмы, — 13 л/100 км. Максимальная скорость — 230 км/ч. «Порше-928» разгоняется с места до 100 км/ч за 6,8 секунды и проходит километр с места за 27,0 секунды. Шины размером 225/50—16 — одно из свидетельств того, что в некоторой степени автогонки продолжают давать ценный опыт строителям дорожных автомобилей.

Коротко

●●●

Завод «Коломбиана Аутомотрис» в г. Богота заключил соглашение с предприятием «Црвена Застава» (СФРЮ) о сборке в Колумбии малолитражек «Застава-750».

●●●

Американская корпорация «Дженерал Моторс» после семилетних экспериментов с роторными двигателями типа «Ванкель» заявила, что прекращает все исследовательские работы в этой области. На них было затрачено 100 миллионов долларов плюс значительная сумма (около 50 миллионов долларов) на покупку лицензии.

●●●

В 1977 году средняя мощность двигателей на американских легковых автомобилях снизилась против уровня 1967 года с 240 до 128 л. с., степень сжатия — с 9,39 до 8,24 единицы, число оборотов — с 4520 до 3794 об/мин, рабочий объем — с 5,24 л до 4,59 л.

ПОДГОЛОВНИКИ И СПАЛЬНЫЕ МЕСТА

Сегодня все чаще легковые автомобили оснащают подголовниками в качестве стандартного оборудования. Многие думают, что основное назначение подголовников — опора голове дремлющего пассажира. Это не так. Подголовник — один из элементов пассивной безопасности. Его назначение — предотвратить перелом шейных позвонков при резком ударе в заднюю часть машины во время аварии.

Современные подголовники выполняют за одно целое со спинкой сиденья. Конечно, при этом, выигрывая в безопасности, мы немного теряем в удобствах. Ведь спинки сидений с подголовниками уже никак не образуют ровной «кушетки» для спанья, хотя их можно откинуть назад на большой угол.





Перед стартом минского этапа Кубка дружбы социалистических стран по кольцевым гонкам 1977 года. В настоящее время машины всех участников в классе Б8-1300 см^3 оснащены двигателями ВАЗ—21011, имеющими очень небольшие отклонения от серийных.

Фото А. Елисеева



Формулы и группы

Иллюстрации — на 2—3-й стр. вкладки

На вкладке этого номера представлены лучшие спортивные и гоночные автомобили последних лет. Именно на этих машинах завоеваны многие почетные титулы в мировом автоспорте. Каждый из представленных автомобилей олицетворяет самый высокий технический уровень в своем классе. А здесь мы расскажем о некоторых тенденциях развития спортивной техники, о взаимосвязи спорта и технического прогресса.

Начнем с гоночного автомобиля формулы I «Феррари-312Т2». На этой машине дважды — в 1975 и 1977 гг. австрийский гонщик Н. Лауда завоевал звание чемпиона мира. Технические требования Международной автомобильной федерации (ФИА) к автомобилям формулы I действуют без кардинальных изменений с 1966 года. Оговаривая условия, обеспечивающие безопасность гонщика, и ограничения, касающиеся габарита и массы автомобиля, они в целом оставляют широкий простор для конструктора. Богатый опыт соревнований позволил выработать оптимальную схему гоночного автомобиля: расположение двигателя в пределах базы перед задней осью, привод на задние колеса, одноместный кузов — несущий («монокок») или на трубчатой раме; подвеска передних колес на поперечных рычагах, задних — на поперечных рычагах в сочетании с продольными, витые пружины, дисковые тормоза на четырех колесах.

Сходство конструктивных элементов характерно и для двигателей формулы I. Технические требования позволяют использовать поршневые двигатели любой конструкции с числом цилиндров не более 12. Два ограничения касаются рабочего объема: для двигателей без наддува его предел 3000 см^3, с наддувом — 1500 см^3. Допускается также применение роторно-поршневых двигателей Ванкеля и газотурбинных. Однако с момента введения формулы в 1966 году и до настоящего времени здесь используются почти исключительно обычные поршневые двигатели без наддува.

Все они — «Феррари», «Форд-косворт», а также «Матра» и «Альфа-ромео» — имеют целый ряд сходных конструктивных элементов. Двухрядное (V-образное или оппозитное) расположение цилиндров обеспечивает минимальную длину двигателя. Блоки цилиндров, головки блока и поршни из легких алюминиевых и магниевых сплавов позволяют уменьшить его массу.

Весьма сходны конструкции механизмов газораспределения: четыре вала, по два в каждой головке блока, приводимые посредством шестерен; четыре клапана — по два впускных и выпускных на каждый цилиндр. Такая конструкция обеспечивает четкую работу механизма при оборотах, превышающих 12 000 в минуту, и наилучшие условия сгорания и газообмена. Система топливоподачи — впрыск топлива во впускной трубопровод под высоким давлением. Система охлаждения — жидкостная.

Таким образом, в процессе длительной эволюции и для двигателя найдены конструктивные решения, обеспечивающие оптимальные параметры. У сегодняшних машин они довольно близки: мощность от 480 до 520 л. с. при 10 500—12 500 об/мин, масса 160—190 кг, удельная масса 0,30—0,37 кг/л. с. И это обусловливает чрезвычайно острую спортивную борьбу.

Гонки формулы I требуют высокого мастерства и большого опыта. Спортсмены приобретают его, участвуя в соревнованиях на менее мощных, менее скоростных автомобилях формул II и III. А наиболее доступными для начинающих являются автомобили так называемых национальных формул. Их главный признак — применение двигателей от массовых автомобилей: «Фольксваген» (формулы «Фау» и «Супер-Фау»), «Рено-гордини» (формулы «Рено» и «Рено-эроп»), «Форд-кортина» (формула «Форд»). Аналогичный характер имеет формула «Восток», действующая в социалистических странах и входящая в программу розыгрышей Кубка дружбы.

На вкладке показана одна из новых конструкций формулы «Восток» — советский автомобиль «Эстония—19М». Технические требования допускают использование двигателей серийных автомобилей рабочим объемом не выше 1300 см^3. Наиболее широкое применение здесь нашел ВАЗ—21011. Его компактная конструкция с жестким чугунным блоком цилиндров, верхним распределительным валом лучше других подошла для гонок. Специальные работы по форсировке практически исключаются. Однако заменой жиклеров карбюратора, подбором деталей по массам и предельным размерам, тщательной сборкой и приработкой в процессе обкатки, оптимальными регулировками, доводкой систем впуска и выпуска удается повысить мощность двигателя с 75 до 89 л. с. при 7000 об/мин.

Еще один «титулованный» автомобиль на вкладке — «Порше-936». В 1976 и 1977 гг. на таких машинах был выигран чемпионат мира среди марок. По классификации ФИА «Порше» относится к 6-й группе, объединяющей двухместные гоночные машины. Ранее они именовались как «спортивные и прототипы». Однако под словом «спортивный» давно перестали подразумевать серийную машину. По сути дела, введение термина «двухместный гоночный автомобиль»

лишь констатировало факт превращения спортивных машин в гоночные, а сохранение еще одного кресла рядом с водителем — лишь дань традиции.

Создание автомобиля подобной мощности, а главное, надежности (продолжительность гонок здесь до 24 часов!) оказалось не по плечу конкурентам «Порше» — фирмам «Альпин-рено», «Альфа-ромео», «Лола». Технические, организационные и финансовые проблемы, связанные с участием в чемпионате мира, превратили его в «моночемпионат» фирмы «Порше». Утратив остроту борьбы, первенство потеряло и интерес зрителей.

Сказанное во многом справедливо и для автомобилей 5-й группы — так называемых «специально подготовленных». Основное условие технических требований здесь — возможность узнать в машине серийный автомобиль любой группы — с 1-й по 4-ю, зарегистрированный ФИА. Для самих машин 5-й группы минимальный объем годового выпуска не установлен. Единственное ограничение — использование серийного блока цилиндров (изменение диаметра и хода поршня не лимитируется). Введением этой группы ФИА попыталась оживить интерес фирм к участию в гонках автомобилей, занимающих промежуточное положение между серийными и одноместными гоночными. Однако эти расчеты пока не оправдались. Лишь немногие фирмы (в их числе БМВ) проявили активность в этом направлении.

Показанный на вкладке «БМВ-320-силуэт» имеет двигатель, как на гоночных автомобилях формулы II, выигравших чемпионат Европы в 1973 и 1975 гг. По литровой мощности он в 2,5 раза превосходит серийный 2-литровый двигатель модели «320» и лишь немного уступает тем, что применяются в формуле I. Такие параметры означают, пожалуй, пределы возможной форсировки без наддува. Наддув позволяет довести мощность двигателя в 5-й группе до 600—800 лошадиных сил!

Огромные мощности и крутящие моменты невозможно реализовать при обычной ходовой части. Поэтому на автомобилях 5-й и 6-й групп разрешены колеса шириной до 16 дюймов (около 410 мм!). Большую роль приобретают аэродинамические качества автомобиля, для совершенствования которых устанавливаются кожухи колес и специальные закрылки-спойлеры. Они не только улучшают обтекаемость кузова, но и создают дополнительную аэродинамическую силу, прижимающую автомобиль к дороге.

Однако вся эта техническая экзотика в конечном счете предназначена только для выступлений на специальных закрытых трассах. А что представляют собой автомобили категории А — серийные? Высокие технические характеристики машин, показанных на вкладке, возможно, породили у кого-то сомнения в их серийности. Но не будем забывать, что, скажем, для автомобилей 4-й группы (специальные типа «Гран-туризм») требования ФИА предусматривают минимальный объем выпуска... 400 штук за 24 последовательных месяца. Разумеется, фирма, обладающая достаточными техническими и финансовыми возможностями, способна разработать конструкцию, предназначенную опять-таки специально для соревнований, и, выпустив положенное число таких автомобилей, зарегистрировать модель как серийную. Именно по этому пути пошла, в частности, известная своими спортивными традициями фирма «Лянча». У «Лянча-стратос ХФ» компактный двухместный кузов типа «купе», имеющий аэродинамически выгодную клиновидную форму. Расположение двигателя в пределах базы (между сиденьями и задней осью) обеспечивает оптимальное распределение масс по осям и, в конечном счете, определяет прекрасную устойчивость и управляемость автомобиля. И наконец, двигатель, созданный на базе известного спортивного «ФИАТ-дино» (литровая мощность свыше 100 л. с.).

Автомобили «Лянча-стратос» особенно хорошо зарекомендовали себя на коротких ралли с большим числом скоростных участков. В длительных ралли типа «Акрополис», «Сафари», «Марокко» успех, напротив, часто сопутствовал автомобилям, более приспособленным для езды в тяжелых дорожных условиях: «Форду-эскорт», «Пежо», «Мицубиси». Впрочем, дело здесь не только в возможностях машины, но и в уровне сервиса.

Разумеется, огромные затраты, связанные с участием в мировых и европейских чемпионатах, по плечу лишь крупным фирмам с устойчивым финансовым положением. Гораздо меньших денег стоит подготовка автомобилей 2-й и 1-й групп (минимальный размер серий — соответственно 1000 и 5000 штук за 12 месяцев).

Подготовка таких машин доступна не только заводским командам, но и клубным гонщикам, которые часто достигают здесь больших успехов. Примером может служить «Застава-101», также представленная на вкладке. Подготовленная берлинским гонщиком Петером Мюнке, эта машина является сегодня самым быстрым автомобилем группы А-2 в ГДР. Привлекают внимание не только высокие технические характеристики автомобиля, но и внешнее оформление, выполненное со вкусом и чувством меры. Многие читатели журнала могли видеть «Заставу» П. Мюнке в Минске во время гонок на Кубок дружбы социалистических стран.

Автомобиль «Застава-101» имеет прогрессивную конструкцию. Компоновка с приводом на передние колеса, хорошо поддающийся форсировке двигатель с верхним распределительным валом обещают ему хорошую спортивную карьеру. И конечно, острую борьбу со «шкодами-130РС», на которых спортсмены ЧССР добились крупных успехов в международных автомобильных соревнованиях последних лет. Все привыкли к победам «Шкоды» в кольцевых гонках и на ралли, входящих в зачет Кубков дружбы социалистических стран. Успех этих машин в ралли «Монте-Карло» 1977 года вызвал оживленные комментарии в печати западных стран. Фотографии автомобилей, окрашенных в цвета национального флага ЧССР, обошли страницы всех крупных автомобильных журналов. На вкладке — также одна из «шкод» — участниц ралли «Монте-Карло-77».

Итак, закончен наш небольшой, но представительный парад спортивных автомобилей. Несколько слов в заключение.

Когда-то, на заре автомобилизма, соревнования были ценнейшей (и едва ли не единственной) возможностью испытания и сравнения различных конструкций. Ныне автомобильный спорт в странах Запада стал коммерческим предприятием, частью рекламно-развлекательной индустрии. Пути его развития зачастую определяются соображениями, в равной мере далекими от интересов спорта и техники. Почти безудержный рост скоростей, гонка мощностей, подхлестываемые стремлением одержать верх над конкурентами, породили множество конструкций, не имеющих практически ничего общего с серийными автомобилями. Не следует в то же время думать, что появление таких машин и опыт соревнований на них ничем не обогащают технический прогресс. В частности, использование турбонаддува многие специалисты считают весьма перспективным способом повышения мощности серийных двигателей без увеличения их литража. Эта проблема приобрела актуальность, так как различные меры по снижению токсичности снижают и литровую мощность двигателей.

Большую ценность имеет накопленный в процессе гонок опыт изучения и совершенствования аэродинамики автомобиля. Именно он подсказал конструкторам клиновидный профиль кузова, столь быстро распространившийся сначала на серийные спортивные, а затем на массовые автомобили. Спойлеры, еще недавно непривычные даже на специальных гоночных автомобилях, сегодня органично вписываются в силуэт консервативного «Роллс-Ройса». Да и опыт создания сверхмощных двигателей, конечно, представляет интерес с точки зрения постижения пределов возможного.

И все же создание уникальных гоночных машин, параметры которых далеки от серийных, слишком дорогостоящий путь прогресса. Не случайно отказалась от него, например, столь авторитетная фирма, как «Даймлер-Бенц». Гораздо более реалистичным направлением представляется дальнейшее совершенствование серийных автомобилей 1-й и 2-й групп. Это позволяет сочетать интересы спортивной борьбы и возможность получения ценных сведений о поведении автомобиля в условиях предельных нагрузок. Такие соревнования привлекают к занятиям спортом самый широкий круг людей, порой даже не автомобилистов по профессии, расширяют их технический кругозор, повышают водительское мастерство.

В. АРКУША,
инженер

Табло чемпионатов

Первенство СССР 1977 года по автомногоборью

Личный зачет. I класс (легковой автомобиль): 1. В. Попов (РСФСР). 2. В. Гогадзе (Грузинская ССР); 3. А. Павлов; 4. А. Крумалис (оба Латвийская ССР); 5. А. Древаль (Молдавская ССР); 6. В. Гетон (РСФСР). **II класс (грузовой автомобиль):** 1. Х. Яновских; 2. Ю. Густаис (оба — Латвийская ССР); 3. Е. Заргарянц (Туркменская ССР); 4. У. Кнапс (Эстонская ССР); 5. Л. Хождаев (Узбекская ССР); 6 А. Лось (Украинская ССР).

Командный зачет: 1. Латвийская ССР; 2. Туркменская ССР; 3. Грузинская ССР; 4. Узбекская ССР; 5. РСФСР; 6. Эстонская ССР.

Первенство СССР 1977 года по спидвею

Личный зачет: 1. Вал. Гордеев (Балаково Саратовской области); 2. Г. Хлыновский (Ровно); 3. М. Старостин; 4. Н. Корнев (оба — Уфа); 5. В. Селиванов (Шахты Ростовской области); 6. О. Рахимов (Уфа).

Первенство СССР 1977 года по мотогонкам на ипподроме

Личный зачет. Юноши (класс 125 см³): 1. Ю. Иванов; 2. С. Путинцев, 3. И. Лавров (все — РСФСР); 4 М. Талапере (Эстонская ССР); 5. Н. Алексеев (РСФСР); 6. О. Одинец (Грузинская ССР). **Женщины (класс 125 см³):** 1. Л. Тулл (Эстонская ССР); 2. М. Бекназарова (Украинская ССР); 3. Н. Гуреева (Казахская ССР); 4. Х. Коллом (Эстонская ССР); 5. Е. Войтковская; 6. А. Федоренкова (обе — РСФСР). **Мужчины. Класс 125 см³:** 1. В. Тетерин (РСФСР); 2. В. Митрофанов (Молдавская ССР); 3. Е. Тихий (РСФСР); 4 В. Галусташвили (Грузинская ССР); 5. К. Ошиньш (Латвийская ССР); 6. А. Руденко (Киргизская ССР). **Класс 175 см³:** 1. С. Бондаренко; 2. В. Пржевальский (оба — РСФСР); 3. А. Черковский (Киргизская ССР); 4. К. Цалкаламанидзе (Грузинская ССР); 5. А. Листов (Москва); 6. М. Иванов (Белорусская ССР). **Класс 250 см³:** 1. Я. Мюрк (Эстонская ССР); 2. В. Симако (Белорусская ССР); 3 Е. Сепала (Эстонская ССР); 4. А. Фатеев (Молдавская ССР); 5. П. Емельянов (Москва); 6. Ю. Пазиурм (Эстонская ССР).

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Эстонская ССР; 3. Белорусская ССР; 4. Казахская ССР; 5. Киргизская ССР; 6. Москва.

Первенство СССР 1977 года по мотокроссу

Личный зачет. Женщины (класс 125 см³): 1. Н. Бурмистрова (Москва); 2. Л. Тулл (Эстонская ССР); 3. Т Лебедева (Москва); 4. Н. Гордиенко (РСФСР); 5. С. Кречик (Украинская ССР); 6. О. Плесовских (РСФСР). **Мужчины (класс 175 см³):** 1. П. Рулев; 2. Г. Моисеев (оба — Ленинград); 3. Ю. Семко (Украинская ССР); 4. Г. Кирюхин (РСФСР); 5. В. Зуналь (Узбекская ССР); 6. В. Моргунов (Азербайджанская ССР)

Командный зачет (по всем классам мотоциклов — см. «За рулем», 1977, № 11 и 12): 1. РСФСР; 2. Латвийская ССР; 3. Ленинград; 4. Эстонская ССР; 5. Молдавская ССР; 6. Литовская ССР.

Картинг на высшем уровне

У наших картингистов еще сравнительно небольшой опыт выступлений в крупных международных соревнованиях. Наконец он был только регулярным участием в розыгрышах Кубка дружбы спортсменов социалистических стран. И вот в минувшем сезоне — дебют в чемпионате Европы на машинах класса «С». В польском городе Быдгоще, где проходили соревнования, собрались картингисты из 15 стран. Согласно регламенту, Италия, Швеция, ФРГ, Голландия, ЧССР, Дания и Польша выставили по восемь гонщиков. Кроме них участвовало также шестеро из Норвегии, по четверо от Франции и СФРЮ, по трое от Швейцарии, Бельгии и СССР, двое от Австрии и один спортсмен представлял Венгерскую Народную Республику. Всего, таким образом, почетное звание оспаривали 82 гонщика. От нашей страны были заявлены Михаил Рябчиков, Петр Бушланов и Роберт Акопов. К классу «С» относятся карты с двухтактным двигателем рабочим объемом до 125 см³ без наддува и с коробкой передач, имеющей не менее трех ступеней. Кроме того, контролировался общий вес карта и спортсмена в полном снаряжении — он должен быть не менее 150 кг. В остальном конструкция карта и двигателя какими-либо специфическим для этого класса ограничениям не подвергалась.

Чемпионат Европы проводился на стационарном картодроме в самом городе. Длина трассы — 906 метров, ширина — от 8 до 12 метров. Наши спортсмены уже выступали здесь на Кубке дружбы в 1976 году. Трасса имеет очень хорошее асфальтовое покрытие, небольшой поперечный уклон на поворотах, хороший сток воды. В воскресенье, например, соревнования начинались под дождем, но луж не было. Все препятствия достаточно отдалены от дорожки, во многих местах установлен забор из мягкой крупноячеистой сетки. Имеется небольшая трибуна для зрителей, расположенная на склоне холма и обеспечивающая прекрасную обзорность.

В отличие от наших правил, тренировка спортсменов не регламентировалась и не учитывалась. Каждый определял себе время и объем тренировки. Интересно, что в течение всего времени, когда трасса была открыта, проводился предварительный контроль шума. Каждый спортсмен мог навести справку и в случае необходимости принять меры.

Согласно требованиям ФИА, уровень шума, замеренный на расстоянии 22 метров от трассы в месте, где двигатели развивают наибольшие обороты, должен быть в пределах 90 децибел. Допустимое превышение — 3 децибела, иначе участник штрафуется дополнительными очками, а при 96 децибелах исключается из соревнований.

Система зачета в чемпионате довольно сложная. Соревнования состоят по сути дела из двух самостоятельных этапов. Каждый день начинается с контрольных заездов на три круга, причем первый — разгонный, а остальные хронометрируются. В зачет участнику идет лучший результат. Порядок участия в контрольных заездах определялся для каждого дня жеребьевкой. Хронометраж проводился электронными печатающими устройствами, что было вполне оправдано, так как часто контрольные результаты различались лишь сотыми долями секунды, а в одной секунде «умещались» чуть ли не десятки участников. По результатам контрольных заездов всех их делили на три группы. В финальную вошли 32 гонщика, показавшие лучшее время. Они в этот день боролись за места с 1-го по 32-е. Следующие 25 спортсменов попадали в первую классификационную группу и разыгрывали места с 33-го по 57-е. Те, кто показал в контрольных заездах 58-й результат и далее, оспаривают в этот же день последующие места. В каждой группе проводится по три заезда из 16 кругов. Результатом дня служит наименьшая сумма очков, набранных в двух лучших заездах. За первое место в заезде очки не начисляются, за второе — 2 очка и так далее. За первое место, занятое за день, начисляется 100 очков, за второе — 98, за третье — 97 и т. д. Во второй день вся программа повторяется, начиная с контрольных заездов и комплектования групп. Очки, заработанные за два дня, суммируются для определения итогового результата чемпионата в целом.

Итак, напряженный субботний день начался техническим осмотром. Судьи проверяли общий вес и все относящееся к безопасности — состояние рулевого управления, приводов, тормозов. Маркировали специальной краской двигатели и выхлопные системы, пломбировали головку и цилиндр двигателя. Можно было представить два карта или запасной двигатель. Замена разрешалась только между заездами, что соответствует и нашей практике.

После техосмотра и короткой тренировки для последней регулировки двигателя состоялись контрольные заезды. Лучшее время показал итальянский спортсмен Джиан Франко Барони — чемпион Европы 1976 года. 906-метровый круг он прошел с зачетным временем 40,48 с. Плотность результатов была очень высока. Пять спортсменов преодолели дистанцию быстрее чем за 41 с, 27 (!) уложились в интервал от 41 до 42 с. Все они и составили финальную группу первого дня. Наши участники выступили в контрольных заездах неудачно. Недостаточно освоенная техника и естественное волнение помешали им попасть хотя бы в первую классификационную группу. До начала основных заездов оставалось около полутора часов, и все наши усилия были приложены к тому, чтобы ликвидировать выявившиеся неполадки.

Первый день. Стартует финальная группа. Основная борьба развернулась между прошлогодним чемпионом Барони, его соотечественниками Витторио и Оддино. В таком порядке они и пришли к концу. Барони выиграл два заезда из трех. Среди спортсменов социалистических стран в финальной группе первого дня выступали только Павел Кысела (ЧССР) и польский гонщик Анджей Ратайчик — оба хорошо известные нам по совместному участию в Кубке дружбы.

Среди наших гонщиков неплохо выступил Рябчиков. Он выиграл один заезд и был третьим во втором, что позволило ему занять третье место в своей второй классификационной группе и 60-е по общим итогам первого дня. Акопов занял 71-е место, Бушланов — 73-е.

Воскресенье началось также с контрольных заездов, по которым формировались группы для второго дня. Разница была лишь в том, что проходили они под дождем. Существенных изменений в состав групп это не внесло, но наши спортсмены, устранив неполадки, сумели, все трое, заслужить право выступать в первой классификационной группе, причем Бушланов по контрольному времени был здесь первым. В этот день Рябчиков занял в заездах 9-е и 12-е места, по итогам дня общее 44-е место, а в чемпионате в целом 53-е. Результат Акопова соответственно 48-е и 64-е места. Бушланову так и не удалось наладить карт, его результат — общее 71-е место.

Звание чемпиона Европы второй раз подряд завоевал итальянский мастер картинга Джиан Франко Барони. С предельной суммой 200 очков он на 4 очка опередил ближайшего соперника, своего соотечественника Брессана Витторио. На третьем месте голландский спортсмен Мартин Гаделле. В числе лучших тридцати — три чехословацких участника — Павел Кысела (14-е место), Милан Шимак — (24-е) и Юрий Крейчиржик (29-е). Один из хозяев чемпионата Анджей Ратайчик занял 27-е место.

Даже делая скидку на то, что это был дебют, мы все-таки ожидали от наших гонщиков более высоких результатов. Почему не сбылись ожидания? Причины две. Первая — недостаток опыта, неумение вести борьбу на равных с искушенными соперниками на очень высоких скоростях. При взгляде на ведущих картингистов, особенно в финальных группах, бросается в глаза строгая дисциплина ведения гонки, умение ездить с большой скоростью на минимальных дистанциях от других гонщиков, почти полное отсутствие ездовых ошибок и столкновений. Наблюдение за ведущими мастерами многому научило наших спортсменов. Теперь этот опыт нужно освоить на практике.

Вторая причина — спортивная техника, которой мы располагали, не удовлетворяет сейчас требованиям соревнований такого масштаба. Наша команда была оснащена отечественными картами КС—76, выпущенными ленинградским производственным объединением ДОСААФ «Патриот». Карты показали себя очень хорошо. Однако двигатели фирмы «Майко», которыми они были оснащены, уступают большей части моторов как по мощности, так и по надежности. Этими двигателями трех-четырехлетней давности другие спортсмены уже не пользуются. Можно сказать, что около двух десятков спортсменов имели специальные одно- и двухцилиндровые двигатели водяного охлаждения, в основном на базе моторов «Ротекс», по мощности намного превосходившие одноцилиндровые воздушного охлаждения. Причем некоторые из них оснащены двумя золотниками, что, конечно, еще улучшает их параметры. Многие из двигателей японского производства взяты от кольцевых гоночных мотоциклов и имеют, по некоторым данным, мощность порядка 30—32 л. с.

Все без исключения спортсмены используют бесконтактные системы зажигания типа «Мотоплат» и другие. Изве-

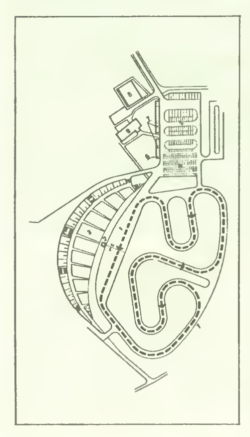


Схема трассы в Быдгоще, где проходил чемпионат Европы по картингу: S — старт; M — финиш; 1 — трасса; 2 — место для судейской коллегии; 3 — трибуна для зрителей; 4 и 5 — предстартовый парк для автомобилей; 6 — дирекция соревнований; 7 — боксы; 8 — душ, туалеты; 9 — почта, телефоны.

стные зарубежные фирмы — изготовители шин постоянно выпускают усовершенствованные образцы. В этом году все ведущие спортсмены использовали новые итальянские шины «Слик», а также японские, что давало им выигрыш в 1—1,5 с на круг. Пересчитать на 16 кругов — и получится 15—20 с. Учитывая, что в сухую погоду круг проходят за 41—43 с, это составит 200—250 метров. При заездах по мокрому покрытию многие применяли также широкопрофильные шины «Слик», но с нарезным рисунком — в крупную шашку с канавками глубиной 4—5 см.

Очень много полезного получили мы, наблюдая за системой проведения соревнований. Вообще нужно сказать, судейская коллегия Польского моторного союза (руководитель соревнования, то есть главный судья по нашим правилам, инженер Анджей Петржин) провела чемпионат образцово. Не было ни одного протеста и даже замечания. Ряд методов, применённых на этих соревнованиях, вероятно, следовало бы рассмотреть и после соответствующих изменений в правилах применить у нас. Высокой четкостью отличается старт. После того, как спортсмены заняли свои места на размеченном так же, как и сама стартовая площадка, предварительном старте, дается сигнал выезда. На старте — короткая остановка каждого на своем месте. Если все расположились правильно и никто не поднял руку (показывая тем самым, что у него заглох двигатель), главный судья (я пользуюсь привычной нам терминологией) дает сигнал красным флагом, означающий, что механики должны немедленно покинуть стартовую площадку и что через несколько секунд будет включен автомат стартового светофора. Если же кто-то поднял руку или не стал на свое место, главный судья подает сигнал «один круг». Все трогаются со старта и, не нарушая первоначального расположения, без обгонов, на умеренной скорости едут по трассе. Подъезжая к старту, все должны снова занять свои места. В случае необходимости сигнал «один круг» может быть повторен.

Следующая полезная для безопасности и четкости проведения гонки мера. От спортсмена для получения зачета не требуется обязательного финиша. Наоборот, если у него неисправность, он обязан немедленно покинуть трассу и поставить карт в безопасное место. Категорически запрещены всякие катания картов на руках по трассе или движение на низкой скорости. Гонщик все равно получит зачетное место, а соревнование будет значительно безопаснее. Эту же цель преследует и правило сине-красного флага. По его сигналу с показом стартового номера спортсмен обязан немедленно уехать в парк. Показывают его тем, кого лидер обогнал на круг.

Характерны для этих соревнований дружеские отношения между участниками. Когда в конце первого дня у Рябчикова полностью развалилось сцепление, а заменить его уже было нечем, нам пришли на помощь норвежские спортсмены. Они дали инструмент, шлифовальную машинку, помогли со сваркой. Будущему чемпиону Баронн понадобилось изготовить новое крепление выхлопной системы, и мы дали ему инструмент, верстак, нашли материал. Очень внимательно относились к нашей команде польские организаторы и спортсмены.

Этому чемпионату в Европе и в ФИА придается большое значение. Достаточно сказать, что на соревнования приехали и внимательно наблюдали за всем их ходом президент международной комиссии картинга ФИА Шарль Дефранчесио, другие члены комиссии. Во время чемпионата было проведено ее заседание, на котором по инициативе польских товарищей был поставлен вопрос о выработке взаимоприемлемых технических требований. Пока они имеют существенное различие. Если в социалистических странах основное направление — доступность картинга для широких масс спортсменов и, как результат, оснащение машин двигателями от серийных мотоциклов, то на Западе считается нормальной установка уникальных двигателей.

В заключение надо еще раз подчеркнуть, что мы узнали много нового и интересного, приобрели определенный опыт. Кое-что, думается, можно и нужно использовать применительно к нашим условиям.

В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ,
судья всесоюзной категории,
руководитель советской
спортивной делегации



РАЛЛИ

В розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран на протяжении почти всего сезона среди команд лидировала сборная ЧССР. Однако после предпоследнего этапа в ГДР с ней сравнялась по сумме очков команда СССР. Решающее значение для окончательного распределения мест имел седьмой, советский этап ралли «Русская зима». Эти соревнования прошли в декабре, и их результаты не успели попасть в этот номер.

IV этап («Дунайское ралли», СРР). Личный зачет: 1. С. Квайзар — И. Котек (ЧССР), «Шкода-130РС»; 2. В. Блахна — Л. Глаака (ЧССР), «Шкода-130РС»; 3. Р. Петков — К. Гурлев (НРБ), «Лада—1600». **Командный зачет:** 1. НРБ; 2. ВНР; 3. СРР.

V этап («Татры», ЧССР). Личный зачет: 1. Квайзар — Котек; 2. П. Шедивый — Я. Янечек (ЧССР), «Шкода-130РС»; 3. С. Брундза — А. Брум (СССР), «Лада—1600»... 5. С. Вукович — В. Московских (СССР), «Лада—1600». **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. СССР; 3. НРБ.

VI этап («Вартбург», ГДР). Личный зачет: 1. Квайзар—Котек; 2. П. Павлик — О. Готтфрид (ЧССР), «Шкода-130РС»; 3. К. Гирдаускас — А. Гирдаускас (СССР), «Лада 1600»... 5. Я. Агишев — М. Титов (СССР), «Москвич—2140»; 6. Э. Оху — В. Дипер (СССР), «Лада—1600». **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ГДР; 3. ВНР.

Сумма очков после шести этапов. Личный зачет: 1. Блахна — Глаака (ЧССР) — 196 очков; 2. Петков — Гурлев (НРБ) — 161; 3. Квайзар—Котек (ЧССР) — 150;... 9. Вукович — Московских (СССР) — 122.

Командный зачет: 1—2. ЧССР—СССР — по 28 очков; 3. НРБ — 27; 4. ВНР — 24; 5. ГДР — 16; 6. ПНР — 10; 7. СРР — 9.

АВТОГОНКИ

Чемпионат мира 1977 года на машинах формулы I стартовал в январе, а финишировал в октябре. Последний, семнадцатый этап не сыграл роли в распределении мест. Лауда, досрочно ставший чемпионом, не приехал в Японию. И не только потому, что считал опасной трассу в Готембо, лежащую неподалеку от подножья знаменитой Фудзиямы. У австрийца истек срок контракта с «Феррари» и после «развода по-итальянски» он стал фирменным гонщиком «Брэбхэм». А вакантное место в команде итальянской фирмы занял молодой темпераментный канадец Ж. Вильнев. На шестом круге (из 73) он столкнулся с Петерссоном, его «Феррари» взлетел в воздух и упал на группу зрителей, которые по халатности полиции перелезли через защитный барьер и столпились у обочины трассы. Двое зрителей отправились на кладбище девять — в больницу. Несчастный случай на трассе в Готембо стал серьезным предупреждением для организаторов соревнований.

Финишная гонка первенства мира была отмечена не только трагическими событиями. Неожиданностью для любителей спорта стал старт японской машины формулы I «Коджима». Гонщик Т. Хошино (Япония) занял на ней 11-е место, а его земляк Т. Такагаши на «Тиррелле» финишировал девятым.

XV этап (США): 1. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-М26»; 2. М. Андретти (США), «Лотос-78»; 3. И. Шектер (ЮАР), «Вольф-ВР1»; 4. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т2»; 5. К. Регаццони (Швейцария), «Энсайн-Н177»; 6. К. Рейтеманн (Аргентина), «Феррари-312Т2».

XVI этап (Канада): 1. Шектер; 2. П. Депэлле (Франция), «Тиррел-П34»; 3. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-М26»; 4. А. Джонс (Австралия), «Шэдоу-ДН8»; 5. П. Тамбе (Франция), «Энсайн-Н177»; 6. В. Брамбилла (Италия), «Сертисс-ТС19».

XVII этап (Япония): 1. Хант; 2. Рейтеманн; 3. Депэлле; 4. Джонс; 5. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-Матра-ЖС7»; 6. Р. Патрезе (Италия), «Шэдоу-ДН8».

Итоговый результат: 1. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т2» — 72 очка; 2. И. Шектер (ЮАР), «Вольф-ВР1» — 55; 3. М. Андретти (США), «Лотос-77» — 47; 4. К. Рейтеманн (Аргентина), «Феррари-312Т2» — 42; 5. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-М26» — 40; 6. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-М26» — 25.

* * *

Первенство Европы 1977 года для машин формулы II выиграл француз Р. Арну на «Рено-Мартини-22». Среди спортсменов, оспаривавших почетный титул чемпиона Европы на автомобилях формулы III, первое место завоевал итальянец Т. Гинцани на «Марч-733».

КАРТИНГ

Личный чемпионат Европы 1977 года в классе 100 см³ без коробки передач проходил в г. Эсторипь (Португалия). Победил А. де Чезарис (Италия) на машине «Сирио» с одноименным мотором.

Англичанин М. Хайнс на карте «Зип» с мотором «Ямаха» выиграл первенство Европы 1977 года в классе 250 см³. Соревнования проходили в Дании. Интересно, что в этом классе, где мощность двигателей доходит до 50 л. с., результат лучшего круга составил 106,8 км/ч.

РАЛЛИ-КРОСС

Одиннадцать этапов шла борьба на чемпионате Европы. Этот вид соревнований представляет собой своеобразные кольцевые гонки по короткой земляной трассе, напоминающей скоростной участок традиционных ралли. Участники стартуют на специально подготовленных легковых автомобилях группы Б5. Почетный титул в 1977 году завоевал австриец Г. Грюнштаудль на «Альпин-рено».

МОТОКРОСС

Два традиционных международных командных соревнования, называемые «Кроссом наций» (в классе 500 см³) и «Трофеем наций» (в классе 250 см³), сегодня по существу стали чемпионатами мира среди национальных сборных. Наиболее давняя история у «Кросса наций», который в 1977 году отметил 30-летие. Его выиграла сборная Бельгии. На втором месте — команда Швеции, на третьем — Англии.

«Трофей наций» тоже выиграли бельгийцы, вторыми были американцы (неожиданный успех!) и третьими англичане. Наши гонщики в этих соревнованиях участия не принимали.

* * *

В первенстве Европы 1977 года на машинах **класса 1000 см³ с коляской** победу одержали швейцарцы Р. Грогг и А. Хюссер на мотоцикле «Нортон» с коляской «Уосп». На последующих двух местах—пара из ФРГ Р. Бэлер и Г. Пеппингхаус на «Ямаха-Уосп» (с четырехтактным мотором) и экипаж из Голландии К. ден Биггелар и К. ван дер Байль на «Ямаха-ЭМЛ». Чемпионы 1976 года голландцы Т. ван Хейгтен и Д. Штеенбергер заняли на этот раз девятое место.

В чемпионатах мира помимо результатов в личном зачете Международная мотоциклетная федерация ежегодно подводит итоги выступлений среди марок мотоциклов. **В классе 125 см³** было представлено десять марок, из которых в тройку сильнейших (по набранной сумме очков) вошли «Сузуки» (17 побед в 24 заездах), «Ямаха» (шесть побед) и ЧЗ (без побед).

В классе 250 см³ среди восьми марок наилучший результат — у КТМ (18 побед). На последующих двух местах ЧЗ (три победы) и «Майко» (две победы). В **классе 500 см³** было представлено семь марок. Первые три места заняли «Сузуки» (семь побед), «Ямаха» (13 побед) и «Хонда» (три победы).

СПИДВЕЙ

Гонки на приз «Золотой шлем» в г. Пардубице (ЧССР) в пятый раз выиграл датчанин О. Ольсен. На втором месте — И. Штанцль (ЧССР), на третьем — И. Маугер (Новая Зеландия). Советский гонщик А. Корнев занял 9-е место.

Сводный указатель материалов, опубликованных журналом в помощь владельцам мотороллеров



Все о мотороллерах

Редакция уже помещала на страницах журнала подобные указатели по тяжелым, ижевским, ковровским и минским мотоциклам, по мопедам и мотовелосипедам. Теперь — очередь мотороллеров тульского и вятско-полянского заводов (для простоты будем называть их «Тула» и «Вятка»).

Материалы, как и прежде, для удобства пользования сгруппированы по тематическим разделам. В скобках указаны год выпуска журнала, его номер и страница.

Общие вопросы

«Тула». О перспективных мотороллерах (1960, 1, 8; 1964, 11, 3; 1965, 5, 17). 20-летие советского мотороллера (1977, 4, 10). Конструкция «Туриста» (1968, 3, 6; 9, 17) и его достоинства и недостатки (1971, 2, 10). «Турист- М» (1971, 10, 7). Динамика разгона (приемистость) тульских мотороллеров (1976, 2, 17).

«Вятка». «Вятка» (В—150М) образца 1966 года (1965, 9, 12; 1966, 3, 12). 20-летие советского мотороллера (1977, 4, 10). Об изменениях в грузовых мотороллерах (1966, 3, 25). «Вятка» (В—150М) совершенствуется (1969, 4, 12). От Иркутска до Москвы на ВП—150 (1963, 6, 27). Дальние пробеги на «Вятке-электрон» (1976, 6, 27; 1977, 8, 14). «Вятка» с электронным зажиганием (1973, 7, 34; 1974, 4, 23). Техническая характеристика «Вятки-электрон» (1975, 4, 23). Сведения о динамике разгона (приемистости) «Вятки» (1976, 2, 17).

Двигатель

«Тула». Маркировка и подбор деталей цилиндро-поршневой группы (1968, 8, 25). Срок службы поршневых колец (1967, 9, 19). Почему падает мощность (1976, 5, 22). Замер объема камеры сгорания (1966, 5, 27). Причины внезапной остановки двигателя (1967, 2, 22; 1968, 12, 25). Разборка двигателя и демонтаж звездочки коленчатого вала (1967, 8, 20). Улучшение охлаждения (1965, 6, 21; 1970, 5, 20). Увеличение мощности двигателя Т—200 (1963, 6, 14; 1969, 5, 15). Жалюзи для быстрого прогрева двигателя Т—200 зимой (1964, 10, 16).

«Вятка». Об изменениях в двигателе ВП—150 (1965, 2, 28). Как предотвратить быстрый износ поршневых колец у В—150М (1969, 4, 12). Старые кольца ЯВЫ-350 на «Вятку» (1972, 6, 33). О шпонках коленчатого вала (1962, 4, 12; 1969, 3, 25). Восстановление шпоночного паза на коленчатом валу (1966, 1, 24). Можно ли использовать цилиндр мотоцикла К—175 (1964, 6, 24). Восстановление мягкости медной прокладки цилиндра (1962, 6, 21). Устранение стуков в двигателе (1964, 6, 24). Причины нечеткой работы двигателя на малых оборотах (1966, 10, 25). Причины трудного пуска двигателя (1971, 2, 20). Приспособление для монтажа сальников коленчатого вала (1967, 9, 25). Устранение течи масла из двигателя (1966, 9, 25; 1967, 4, 25; 1975, 12, 29). Защита двигателя ВП—150 от грязи и воды (1970, 5, 20). Поддон-обтекатель на ВП-150 (1970, 6, 25). Повышение мощности двигателя (1964, 6, 24). Подбор карбюратора (1962, 6, 21). Облегчение пуска двигателя В—150М (1971, 2, 20).

Системы питания и выпуска

«Тула». Как устранить стук дросселя карбюратора (1976, 5, 38). Новый карбюратор К62Г (1977, 9, 31). Новый фильтр воздухоочистителя на Т—200 (1962, 7, 16). Замена фильтра прежних выпусков современным (1964, 7, 25). Самодельный фильтр воздухоочистителя (1964, 10, 16). Ремонт уплотнения фильтра (1961, 4, 28). Установка на Т-200 фильтра воздухоочистителя модели Т—200М (1967, 12, 25). Очистка глушителя от нагара (1964, 4, 28; 1970, 1, 27).

«Вятка». Как предотвратить работу двигателя вразнос (1969, 6, 12). Защита карбюратора от пыли (1966, 11, 16). Устранение стука дросселя в карбюраторе (1976, 5, 38). Как предотвратить заклинивание дросселя в карбюраторе (1969, 6, 12). Усовершенствование фильтра воздухоочистителя ВП-150 (1968, 8, 20). Винт для снятия воздухоочистителя В—150М (1967, 8, 18). Как использовать остаток бензина в топливном баке ВП—150 (1966, 1, 24). Защита троса от пыли и песка (1969, 6, 12). Очистка глушителя от нагара (1966, 5, 27).

Система зажигания и электрооборудование

«Тула». Снятие и установка дина-стартера (1967, 8, 20; 1969, 10, 30) и подсоединение к нему электропроводки (1969, 6, 18). Почему перегревается коллектор дина-стартера (1974, 4, 38). Почему ликвидирован автомат опережения зажигания (1965, 8, 28) и как поставить кулачок новой конструкции (1966, 5, 27). Устранение подгорания контактов в замке зажигания на Т—200М (1963, 3, 18). Принципиальная схема электрооборудования «Туриста» (1972, 10, 21). Предохранение электропроводки Т—200М от механических повреждений (1964, 7, 25). Латунная перемычка вместо провода на аккумуляторах 3МТР-10 (1964, 12, 21). Отличия батареи 3МТР-10 (1977, 8, 37). Установка ножного переключателя света (1970, 2, 26). Диод вместо реле обратного тока (1974, 7, 38). О замене реле-регулятора РР-45 на новый РР-121 (1966, 1, 24). Наладка пускового реле в регуляторе РР-121 (1974, 3, 18). Что необходимо для установки на Т—200М указателей поворота (1962, 8, 3-я стр. обложки, 1967, 9, 19). Как установить контрольную лампу указателей поворота (1962, 8, 3-я стр. обложки; 1970, 5, 20). Сведения о свечах зажигания (1976, 3, 16).

«Вятка». Установка зажигания (1962, 10, 23; 1965, 7, 29; 1966, 6, 25; 11, 16). Ремонт молоточка прерывателя (1967, 1, 20). Улучшение освещения (1968, 7, 26). От переменного тока 12 вольт освещение не улучшится (1975, 12, 29). Почему лампу фары нельзя подключать к аккумулятору (1967, 3, 24). Перевод на питание постоянным током 12 вольт освещения «Электрона» (1976, 6, 27). Подключение на ВП—150 новой магдино с В—150М (1968, 8, 29). О креплении магдино на коленчатом валу (1969, 4, 12). Центральный переключатель В—150М (1969, 2, 28). Самодельное электронное зажигание на ВП—150 (1973, 12, 21). Некоторые изменения в электрооборудовании В—150М 1969 года выпуска (1969, 4, 13). Приборы зажигания «Вятки электрона» (1973, 7, 34, 1975, 8, 23). Как доехать, если выйдет из строя обмотка зажигания (1969, 6, 12). Регулирование абриса магдино (1971, 3, 29). Установка на ВП—150 диода вместо селенового выпрямителя (1971, 3, 29). Почему нельзя применять звуковой сигнал постоянного тока (1970, 1, 27). Самодельные указатели поворота на ВП—150 (1964, 6, 25; 1970, 11, 20). Использование реле РС-57 для указателей поворота на ВП-150 (1970, 11, 20). Защита магдино от пыли (1965, 11, 17; 1967, 1, 20; 8, 19; 1969, 4, 13; 1970, 6, 26; 1973, 1, 34). Сведения о свечах зажигания (1976, 3, 16).

Силовая передача

«Тула». Ремонт сцепления (1964, 4, 29; 1967, 8, 20, 1974, 6, 38). Устранение причин затрудненного переключения передач (1967, 8, 21). Причины западания педали переключения передач (1967, 2, 23). Устранение течи масла по валу переключения передач (1969, 3, 20). Сборка коробки передач (1965, 12, 24). Ремонт коробки передач «Туриста» («Тулы») (1976, 11, 38). Вторая (фиксируемая) нейтральная передача (1969, 4, 25; 1970, 2, 17). Установка кик-стартера на Т—200 (1962, 7, 16, 1967, 2, 24). Материал шестерни и храповика кик-стартера (1966, 10, 25). Простой способ замены задней цепи (1966, 11, 18). Как снять нижнюю половину защитного кожуха цепи (1968, 12, 25). О новых (жестких) карданных шарнирах ТГ—200 (1966, 1, 25). Смазка соединения полуоси ТГ—200М (1968, 11, 24). Ремонт чехла задней цепи (1977, 6, 23).

«Вятка». Изменения в сцеплении ВП—150 в 1964 году (1965, 2, 28). Демонтаж сцепления (1964, 6, 25; 1966, 1, 24). Приспособление для установки сцепления (1973, 11, 37). Ремонт опорного диска сцепления (1965, 2, 28; 6, 21). Замена латунного штока сцепления стальным (1965, 5, 28). Устранение стуков и шума (1962, 6,

---

Новая книга

Водителю о дорожном движении

Выпущенная Издательством ДОСААФ СССР книга «Водителю о дорожном движении»* найдет, несомненно, более широкую аудиторию, чем можно судить по названию. Она будет интересна и полезна также преподавателям автошкол и курсов, работникам служб безопасности дорожного движения автотранспортных предприятий и ведомств, сотрудникам ГАИ. Но все-таки главная фигура в дорожном движении водитель, и автор книги начальник отдела ВНИИ БД М. Афанасьев, конечно, прав, подчеркивая сразу, что «в критических ситуациях только от его знаний, умения и мастерства зависит, быть или не быть дорожному происшествию».

В книге как раз обстоятельно, с большим знанием дела и анализируются причины ДТП. Рассматривая закономерности дорожного движения, автор останавливается на различных аспектах, пожалуй, самой острой проблемы — выбора скоростей движения, затем переходит к средствам и методам регулирования его, особенностям управления автомобилем в транспортном потоке. Заключительная глава посвящена ответственности за нарушение Правил дорожного движения.

Ценность книги и в том, что в ней все факторы, влияющие на безопасность движения, разбираются в их взаимосвязи, кратко и четко формулируются наиболее важные рекомендации, своего рода заповеди водителя.

Привлекая внимание читателей к важности и необходимости строжайше соблюдать законы дороги, автор обращается и к ситуациям, «в которых поведение водителей не определено Правилами дорожного движения», а диктуется исключительно соображением всегда «действовать исходя прежде всего из интересов безопасности, с максимальной предупредительностью и внимательностью относиться к другим участникам движения».

Свои выводы автор обосновывает богатым статистическим материалом,

* М. Б. Афанасьев. Водителю о дорожном движении. М., 1977, Издательство ДОСААФ СССР, 157 стр., 300 000 экз., цена 50 коп.

21; 1964, 3, 25) и рывков в сцеплении (1964, 6, 24, 1966, 3, 25). Продление срока службы троса сцепления (1964, 6, 25). Предотвращение обрыва наконечников троса сцепления (1969, 1, 29) и ремонт троса без снятия (1969, 2, 25). Регулировка переключения передач (1966, 11, 4-я стр. вкладки). Способы устранения самопроизвольного выключения третьей передачи (1966, 7, 26). Ремонт первичного вала коробки передач (1966, 11, 4-я стр. вкладки). Дополнительная нейтральная передача (1963, 1, 19). Устранение вибрации рычага переключения передач (1968, 9, 23). Ремонт шлицев вторичного вала и ступицы колеса ВП—150 (1966, 12, 19). Регулировка натяжения цепи (1968, 10, 27). Масляная ванна для цепи (1970, 6, 27).

Ходовая часть

«Тула». Переделка передней вилки Т—200 на вилку тянущего типа (1963, 1, 18). Замена сломанной пружины демпфера руля (1968, 12, 25). Улучшение задних амортизаторов Т—200 (1963, 7, 18). Причины раскачивания мотороллера (1968, 12, 25). Устранение люфта задней маятниковой вилки Т—200М (1970, 2, 28) и ремонт оси вилки (1966, 4, 24). Как смазать подшипники рулевой колонки (1968, 12, 25). Причины одностороннего износа протектора шины переднего колеса Т—200М (1967, 6, 29; 9, 19). Увеличение подножек для пассажира на Т—200 (1963, 3, 18). Облегчение установки на подставку (1963, 3, 18). Приспособление на сиденье для дальних поездок (1964, 11, 18). Дополнительный багажник на Т—200М (1966, 2, 25). Как заменить замок сиденья (1988, 12, 25). Цепи на шинах для улучшения проходимости (1963, 3, 18). Кабина на ТГ—200 (1966, 1, 25).

«Вятка». Новые гидроамортизаторы ВП—150 (1961, 3, 17) и В—150М (1966, 3, 12). Передняя подвеска В—150М (1966, 3, 12). Устранение стука передней подвески ВП—150 (1966, 4, 19). Улучшение передней подвески ВП—150 при помощи резинового стержня (1970, 10, 18). Причины перекоса заднего колеса ВП—150 (1966, 4, 19). Причины люфта заднего колеса ВП—150 и способы его устранения (1964, 12, 14). Стопорная пластина на колесо ВП—150 (1961, 3, 17). Задняя подвеска В—150М, колеса и тормоза (1966, 3, 12). Продление срока службы покрышки заднего колеса ВП—150 (1966, 1, 25). Ремонт амортизаторов В—150М (1969, 4, 13) и защита их от пыли и грязи (1972, 5, 35; 1974, 1, 38). Ремонт тормозов (1966, 11, 16). Замена троса заднего тормоза ВП—150 жесткой тягой (1970, 10, 18). Гайка-барашек для регулировки тормоза В—150М (1975, 5, 35). Самодельные подножки и спинки сиденья на ВП—150 (1963, 1, 18). Самодельный ветровой щиток на В—150М (1969, 8, 26). Установка зеркала обратного вида на В—150М (1968, 12, 24).

* * *

Сведения по устройству, обслуживанию и ремонту отечественных мотороллеров содержатся в следующей литературе: Волков А. Т., Шувалов К. И. Мотороллеры. Машгиз, 1959. Волков А. Т. Ремонт мотороллеров. Машгиз, 1961. То же. Изд. 2-е. «Машиностроение», 1967. Гинцбург М. Г. Устройство и обслуживание мотоциклов. Изд. 2-е. Машгиз, 1963. То же. Изд. 3-е. «Машиностроение», 1966. Лотоцкий А. В., Зобнин В. А., Камерилов В. К., Шмелев О. Ф. Грузовые мотороллеры. Машгиз, 1961. То же. Изд. 2-е. «Машиностроение», 1967.

данными экспериментальных исследований, ссылками как на отечественные, так и на зарубежные источники. Повышают интерес читателей и многочисленные исторические экскурсы, сведения о том, как совершенствовались сами правила, методы регулирования дорожного движения, средства дорожной информации.

М. Афанасьев создал книгу, насыщенную большим познавательным материалом, читается она легко, хорошо усваивается. Его почерку свойственны сжатость и точность. Сложное преподнесено просто, популярно, но ни в коем случае не упрощенчески.

Уверен, что читатели от души поблагодарят автора и издательство за хорошую, умную книгу.

И. ТРОПП,
нештатный сотрудник ГАИ
г. Свердловск

Дорога и мы

Юмореска

Глазами автолюбителя

По правде сказать, единственный агрегат, назначение которого не вызывает у меня ни малейшего сомнения, — это прикуриватель. Им я овладел более или менее в совершенстве. Все реже пытаюсь с его помощью включить подфарники. Что же до остальных узлов и приспособлений, то тут, признаюсь, сложнее. Все приходится постигать на опыте. Оно-то верно: на ошибках учатся. Но больно дорого выходит...

Еду как-то: лампочка на щитке загорелась. Думаю: к чему бы это? Бензин кончается? Так я только от колонки. Вода кипит? Так у меня, кажется, антифриз... Вдруг — бах, трах, стук, грюк... стоп! Приехали.

Дымит.

Как выяснилось, двигатель заклинило. Масло вытекло, а я не доглядел. Мне потом показали, куда надо было глядеть. Теперь я всем знакомым показываю. Когда ползарплаты за ремонт всадил. Своей и жены. Она говорит, что теперь наша малолитражка и стоимости «Волги» ГАЗ—24 приближается вплотную.



Если уж на откровенность, то куда лучше — на автобусе. Водитель дело свое знает, везет как положено. А ты можешь на него глядеть — с завистью, можешь на дорогу — равнодушно, можешь на соседку справа — заинтересованно, а можешь вообще глаза закрыть и так ехать!.. Во — жизнь! Знаки тебя не волнуют, правила — до лампочки, и машина в гараже стоит целехонька...

А то вот совсем свежий случай, с соседом. Он вообще не любит с ГАИ встречаться. Ну, то есть как не любит? У него такая планида: едет по дороге лишь до первого инспектора. Потом возвращается либо с просечкой в талоне, либо с квитанцией от штрафа. И вот едет он домой расстроенный с двумя просечками в талоне и подшивкой квитанций. А перед воротами гаража нет чтобы на тормозную педаль нажать, он — на акселератор. Я его понимаю. Сам после встречи с автоинспектором холодным потом покрываюсь. Баранка из рук валится. Забываю, где третья передача. Вообще забываю сколько их всего, этих передач. Полная психологическая несовместимость...

Ну, а сосед так вместе с воротами и въехал в гараж. Там уже остановился.

В общем, я это все к чему? Если бы машина не ломалась, да ГАИ не придиралась, да движение поменьше, да гараж пошире, то ездить можно. На автобусе.

2. Глазами водителя-профессионала

Б-р-р!.. Утро туманное. В гараже еще ни механика, ни слесарей, а тут — приходи чуть свет, заводи — поехали. Я вообще-то на ТО-2 сегодня встать собирался, по графику положено, но вчера только заикнулся об этом, шеф руками замахал: ты что, кричит, в своем уме?! Какое тебе ТО, когда груза идут, вывозить нужно срочно!.. Ты знаешь, сколько мы за простой барж платим?! Мало ли что тормоза слабые!.. Двигателем притормо-



зишь, ты ж профессионал! Вот и покажи класс! На исправной-то машине дурак проедет!.. Люфт? Какой еще люфт!.. Что ты мне голову всякой мелочью забиваешь. Ты об производстве болей, а потом уж об своем дурацком люфте!.. Вот навигация кончится, грузá примем, тогда и...

Ладно. Еду. Ах, черт, колодка клинит, вчера забил ее поленом на скорую руку... Там уж не до зазоров, когда выезжать срочно... Ишь ты... Аж дым из-под колес... Ну да ничего. Притрется.

А так-то хорошо утром. Машин немного. «Частника» вообще почти не видать. С ними одна морока. Что пьяный, что «частник» — разницы не вижу. Да на то пошло: я пьяного профессионала на трех трезвых «частников» не променяю!.. Мы, профи, меж собой как-нибудь разъедемся, лишь бы «частник» под ногами не путался.

...А это еще что? Дорогу закрыли? Точно: «Въезд запрещен». Только этого не хватало!.. Что же мне теперь — за тридевять земель объезжать?.. А-а, была не была!.. Авось, автоинспекция еще спит, проскочу...

Вот это уже хуже... Кто-то сзади нагоняет... Неужто проснулись?! Черт, зеркала заднего вида у меня нет... Кто же едет-то?!

Фу-у-ух... От души отлегло: фургон... Тоже решил дорогу сократить...

Вот и посудите: не успел из гаража выехать, а уже столько нервов... Напряженная у нас работа, у шоферов...

3. Глазами пешехода

Машин — тьма. Как в Москве. Наш брат-пешеход от них шарахается. Но не все. Лично я, например, — нет. Ни в коем случае. Пусть они от меня шарахаются. Машины. Все равно шофер за все ответит. Если задавит. Вот пусть и кумекает...

Видал?.. Еще кулаком из окна машет. Говорит что-то. Только не разобрать... А что он — поезд? На рельсах стоит? Объехать не может?..



Ничего-ничего. Притормози... Учить вас надо, к порядку приучать... А то будем от каждого МАЗа шарахаться, они и вовсе обнаглеют... Держись, пешеходы! Один за всех, все за одного!

А они пускай за баранку держатся.

Владимир КУПОР,
водитель 3-го класса

г. Ханты-Мансийск
Рисунки В. Блаимана

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ГАРАНТИРОВАННЫЙ ВЫХОД

Некоторые владельцы ижевских **мотоциклов «Планета-3»** и, особенно, **«Юпитер-3»** жалуются на потерю мощности двигателя после очистки глушителя. Если это сопровождается дымным выхлопом, увеличенным расходом топлива и низкой максимальной скоростью, можно с уверенностью сказать, что причина — в неправильной установке акустического фильтра в глушителе выпуска. Дело в том, что, стремясь закрепить его более надежно, завертывают до предела гайку **7** (рис. 1, а). Вследствие этого центральная труба фильтра упирается в полусферическую перегородку **2**, которая закрывает большую часть ее проходного сечения (рис. 1, б). Из-за этого выход отработавших газов наружу затрудняется, они остаются в цилиндре и не дают заполнять его свежей смесью.

Чтобы исключить закупорку трубы акустического фильтра, рекомендую просверлить в нем отверстия, как показано на рис. 2.

Их общая площадь, в соответствии с расчетами, должна составлять около 300 мм². Этому соответствуют шесть отверстий диаметром 8 мм, восемь — диаметром 7 мм, 11 — диаметром 6 мм, 15 — диаметром 5 мм. После такой переделки шум выхлопа не увеличивается и становится даже «мягче», а мощность двигателя полностью восстанавливается.

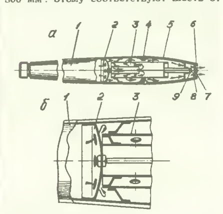


Рис. 1. Правильное (а) и неправильное (б) положение акустического фильтра в глушителе: 1 — корпус глушителя; 2 — перегородка; 3 — акустический фильтр; 4 — асбестовая прокладка; 5 — хвостовик глушителя; 6 — решетка; 7 — гайка хвостовика; 8 — шпилька; 9 — гайка крепления фильтра.

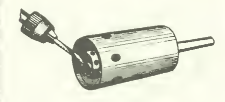


Рис. 2. Сверление отверстий в трубе фильтра.

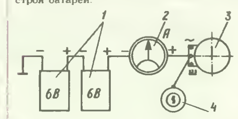
М. БУДЯКОВ

247900, Гомельская область, п/о Мышанка, 223, кв. 14

ДВОЙНОЙ КОНТРОЛЬ

На тяжелых **мотоциклах «Урал»** и **«Днепр»** последних выпусков запрещается эксплуатировать генератор переменного тока без нагрузки во избежание его повреждения. А это может случиться при обрыве или отсоединении проводов от потребителей или при выходе из строя батареи.

Контрольная лампа, сигнализирующая о работе генератора, не дает полного представления о состоянии батареи. На моем мотоцикле для этих целей служит автомобильный амперметр, который я подключил, как показано на схеме. Отклонение его стрелки в сторону знака «минус» говорит о разряде батареи, в сторону «плюс» — о ее заряде.



Г. СКОРОХОДОВ

686051, Магаданская область, Тенькинский район, пос. Ветреный

Схема включения амперметра: 1 — батарея аккумуляторов; 2 — амперметр; 3 — генератор; 4 — центральный переключатель.

НЕБЬЮЩИЙСЯ АРЕОМЕТР

Каждый **автомобилист** сознает, как важно поддерживать рекомендованную инструкцией плотность электролита в аккумуляторе. И почти каждый, кто пользовался для этой цели фирменным ареометром, знает, насколько хрупок этот прибор.

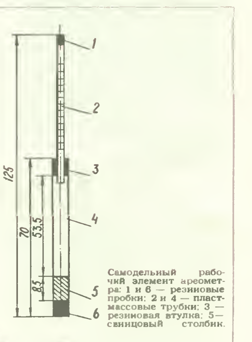
Рекомендую очень простую в изготовлении конструкцию самодельного ареометра. Устройство ясно из рисунка. Материал — две пластмассовые трубочки (разного диаметра) от использованных стержней шариковых авторучек, резиновые пробочки-заглушки и кусочек свинца.

Стержни обрезают до нужной длины, трубки промывают и высушивают. В тонкую трубочку для удобства пользования рекомендую вложить свернутую полоску миллиметровки. На дно более толстой трубки положите кусочек свинца.

Ареометр готов. Тарировка его делается по заводскому прибору.

В. ГУРОВ

393350, Тамбовская область, Кирсановский район, Уваровщина, 50



Самодельный рабочий элемент ареометра: 1 и 6 — резиновые пробки; 2 и 4 — пластмассовые трубки; 3 — резиновая втулка; 5 — свинцовый столбик.

ПОМОЩНИК НЕ НУЖЕН

Прокачивать гидравлическую систему тормозов **автомобиля** или заменять в ней жидкость приходится вдвоем. Один открывает и закрывает штуцеры рабочих тормозных цилиндров, второй нажимает и отпускает педаль.

А можно ли обойтись в этом деле без помощника, одному удалить воздух из системы? Попробуем.

На обычную спринцовку наденьте подходящий по диаметру шланг, лучше прозрачный, хлорвиниловый. Если такого нет, возьмите два небольших куска резинового шланга и вставьте между ними стеклянную трубочку. Сожмите «грушу», чтобы в ней было как можно меньше воздуха, и плотно наденьте свободный конец шланга на штуцер для прокачки.

Спринцовку подвесьте, чтобы шланг по возможности находился в вертикальном положении и чтобы вы хорошо его видели. Три-четыре раза резко нажмите на тормозную педаль, медленно ее отпуская, чтобы в системе создалось избыточное давление. Затем слегка отверните штуцер. Тормозная жидкость с пузырьками воздуха втянется в спринцовку.

Повторите операцию несколько раз, пока не увидите, что по трубке идет жидкость без пузырьков. Обычно хватает двух-трех открытий штуцера, и дело сделано. Затем тщательно закройте его, снимите шланг, жидкость из «груши» выдавите в бутылку или банку (она еще может пригодиться после отстаивания) и переходите к следующему колесу. Не забудьте, что надо следить за уровнем жидкости в бачке главного тормозного цилиндра и периодически пополнять его.

При замене жидкости нет необходимости открывать — закрывать штуцер. Просто педалью выдавливается старая жидкость в спринцовку, а свежая доливается в бачок.

Подсос воздуха в систему исключается, и помощник не нужен.

В. СТРАШНОВ

200032, г. Таллин, Бульвар Кояде, 82, кв. 50

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ВЫПУСК ВАЗ—2101 НЕ ПРЕКРАЩАЕТСЯ

«Меня и многих моих товарищей интересует, правда ли, что будет прекращен в ближайшее время выпуск автомобиля ВАЗ—2101, — пишет нам от имени коллектива автолюбителей депутат горсовета г. Дунаевцы, Хмельницкой области А. А. Лысенко. — Хотелось бы получить через журнал достоверную информацию, сохранится ли в 1978 году производство ВАЗ—2101?»

Письмо А. А. Лысенко пришло в редакцию вместе с очередным номером многотиражки «Волжский автостроитель». Эта газета выходит через день, и в каждом ее номере — сводки о количестве машин, выпущенных ВАЗом за минувшие два дня. В том номере сообщалось, что с конвейера завода сошло 2459 автомобилей. Среди них, в соответствии с принятым графиком, — 753 машины ВАЗ—2101, 600 машин ВАЗ—21011, 447 машин ВАЗ—2106, 437 машин ВАЗ—2103, 194 машины ВАЗ—2102 и 28 машин ВАЗ—2121. Как видно из этих цифр, модель ВАЗ—2101 по-прежнему занимает ведущее место в общем выпуске, и, как нам сообщили в дирекции завода, ее производство на нынешний год будет сохранено.

БАТАРЕЯ ЗАРЯЖАЛАСЬ НЕПРАВИЛЬНО

«По ошибке я заряжал аккумулятор, перепутав полярность зарядного устройства, — пишет В. Баранов из Горно-Алтайской области. — Что теперь нужно сделать с батареей, чтобы она нормально работала? Сократится ли срок ее службы?»

В НИИавтоприборов, куда мы адресовали вопрос, нам ответили, что неправильно заряженную автомобильную аккумуляторную батарею нужно разрядить номинальным током в соответствии с инструкцией по эксплуатации. После этого ее можно вновь заряжать, правильно подключив к зарядному устройству.

Читатель не сообщил, как долго аккумулятор заряжался при неверном подключении, так что на вторую часть вопроса ответить трудно, однако в принципе срок службы батареи не должен резко снизиться.

АВИАЦИОННЫЙ БЕНЗИН НЕ ПОДХОДИТ

В. Дельнов из Тбилиси просит рассказать, как маркируются бензины и можно ли авиационные применять вместо автомобильных. Эта же просьба содержится и в ряде других писем.

В маркировку бензинов входят буквенные и цифровые обозначения. Буквой «А» маркируются автомобильные, а буквой «Б» — авиационные бензины. Цифры — это октановое число топлива. Оно указывает на сопротивляемость его к самопроизвольному взрыву от сжатия — детонации. Чем выше октановое число, тем выше сопротивляемость — детонационная стойкость.

Детонационная стойкость автомобильных бензинов определяется в лабораториях с использованием специальной аппаратуры по двум методам: по моторному и исследовательскому. В первом случае бензины маркируются только буквой «А» (например, А-66, А-72, А-76), во втором — буквами АИ (например, АИ-93, АИ-98).

Для увеличения детонационной стойкости в бензины добавляют антидетонатор — тетраэтилсвинец (ТЭС). Исключения составляют лишь Б-70, А-72 и часть из выпускаемого АИ-93. В автомобильных бензинах содержание ТЭС в три-четыре раза меньше, чем в авиационных. При сгорании топлива с большим содержанием ТЭС часть его постепенно откладывается вместе с продуктами неполного сгорания бензина и масла на электродах свечей зажигания, клапанах, стенках камер сгорания, поршнях, образуя нагар. В свою очередь, нагар ухудшает охлаждение деталей двигателя, раскаляется и вызывает калильное или многоточечное зажигание. Все это приводит к перегреву отдельных деталей двигателя и выходу их из строя. Поэтому применять авиационные бензины на автомобилях не следует.

ВИНОВАТЫ ЛЮФТЫ

Мотолюбители В. Ковтун из Запорожья и Л. Сребницкий из Новосибирска просят рассказать о причинах, из-за которых им не удается наладить зажигание на «Восходе» и ИЖе.

Нарушение работы системы зажигания, проявляющееся исчезновением вспышек в цилиндрах двигателя, обычно вызывается износом деталей, которые обеспечивают регулярность возникновения искры в свече. К ним относятся контакты прерывателя, кулачок, подшипник коленчатого вала со стороны генератора и свеча.

Чтобы определить конкретного «виновника», установите предписанный инструкцией зазор между контактами и, вращая коленчатый вал при помощи кикстартера или ключа, надетого на головку болта, крепящего кулачок, посмотрите, одинаково ли изменяется зазор от максимального до минимального при каждом повороте вала. Если зазор меняется неравномерно, покачайте с подшипника. Снимите статор генератора и, взявшись обеими руками за якорь, покачайте его вверх и вниз. Заметное перемещение якоря, а стало быть коленчатого вала, указывает на люфт коренного подшипника, из-за которого кулачок, сидящий на цапфе вала, может, беспорядочно размыкая контакты, вызывать перебои в работе двигателя. К такому же результату приводит износ втулки подвижного контакта (молоточка) прерывателя или оси, на которой он сидит. Чтобы обнаружить образовавшийся вследствие этого люфт, покачайте контакт на оси, а затем снимите его и осмотрите поверхности. Изношенные детали замените, а если нет новых, временно можно восстановить более или менее нормальную работу контактов, повернув втулку и ось так, чтобы в рабочем положении они соприкасались неизношенными поверхностями.

Износ кулачка или упора молоточка приводит к уменьшению зазора между контактами, для восстановления которого предусмотрена регулировка в некоторых пределах. Если же возможности регулировки исчерпаны, следует заменить контакт или кулачок.

Труднее всего определить неисправность свечи. Дело в том, что наличие искры на снятой с двигателя свече не гарантирует того же результата, когда свеча находится в цилиндре, где давление достигает нескольких десятков атмосфер. Поэтому, чтобы исключить сомнение, лучше заменить ее новой или исправно работающей в другом двигателе.

СЕМЬДЕСЯТ ОДИН ГОД НАЗАД

«Читал в вашем журнале о выставке «Автопром-77» на ВДНХ, — пишет ленинградец Б. Никифоров. — В 1974 году мне удалось побывать там же на выставке, посвященной 50-летию советского автомобилестроения, а тремя годами раньше — еще на одной автомобильной выставке. О всех писал ваш журнал. А вот когда состоялась первая в нашей стране автомобильная выставка и чем она была примечательна?»

Семьдесят один год назад, в 1907 году в Санкт-Петербурге состоялась 1 Международная автомобильная выставка. Для ее экспозиции был отведен Михайловский манеж (в настоящее время он переоборудован в зимний стадион). Поскольку тогда автомобилестроение страны находилось в зачаточном состоянии, то выставка стала витриной зарубежных фирм. Отечественная же промышленность на ней была представлена лишь заводом «Лесснер», который экспонировал там почтовый автомобиль, легковой автомобиль с кузовом петербургской фирмы «Иван Брейтигам», два легковых шасси и грузовик. Конструктором всех этих машин был русский инженер Б. Г. Луцкой.

«Лесснер» (ныне завод имени Карла Маркса, производящий текстильные машины) на этой выставке был удостоен специального приза «За установление автомобильного производства в России».

О КАРБЮРАТОРАХ К62

В связи с публикацией материала о новом мотоциклетном карбюраторе К62 («За рулем», 1977, № 9) в редакцию поступают письма с просьбой сообщить их основные параметры и уточнить формулировку, касающуюся высоты карбюратора и износа дросселя.

Ответ на эти вопросы мы получили с завода.

Ныне завод выпускает три модели карбюраторов, основные данные которых приводятся здесь в таблице. Уровень топлива в них пока не регулируется, однако эту возможность конструкторы сейчас прорабатывают. Другие модели проходят приемно-сдаточные испытания, поэтому говорить об их характеристиках преждевременно.

Плоский дроссель (как у К36), примененный в К62, в 2—2,5 раза меньше подвержен износу, чем цилиндрический, и позволяет получить меньшую высоту карбюратора при тех же параметрах.

Параметры	Модели		
	К62И	К62М	К62С
Диаметр смесительной камеры, мм	32	32	28
Диаметр диффузора, мм	32	32	28
Масса поплавка, г	9,8	9,8	9,8
Пропускная способность главного топливного жиклера, см³/мин	260	270	170
Пропускная способность топливного жиклера холостого хода, см³/мин	60	60	60
Пропускная способность жиклера корректора, см³/мин	260	270	—
Диаметры калиброванных отверстий, холостого хода, мм:			
воздушного	1	1	0,6
эмульсионного	1,4	1,4	1,3
Диаметр распылителя, мм	2,65	2,85	2,6
Диаметр регулировочной иглы, мм	2,5	2,5	2,5
Масса карбюратора, кг	0,85	0,85	0,85
Модель мотоцикла	«Планета-3»	«Планета-спорт»	ММВЗ—3.115

В НОМЕРЕ:

На 1-й странице обложки — фото Р. Озерского.

На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, П. Ф. БАДЕНКОВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, А. Е. КУНИЛОВ, Н. И. ЛЕЧФОРД, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. Л. МЕЛЬНИКОВ, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), А. М. ХЛЕБНИКОВ, К. Н. ХОДАРЕВ, Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ.

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака. Корректор М. И. Думаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в произв. 2.11.1977 г. Подписано в печать 28.11.1977 г. Тираж 2 550 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90 1/8 2,75 бум. л. 5,5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 599. Г-91164.
Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.
Издательство ДОСААФ. Москва

К нашим читателям

Как известно, несколько лет назад для облегчения обработки писем и ускорения их доставки Министерство связи СССР разработало систему автоматизированной сортировки почты. Сортировка производится на основе шестизначных цифровых обозначений (индексов), присвоенных всем предприятиям связи.

Мы еще раз просим читателей, направляющих в редакцию статьи, корреспонденции, заметки, письма, обязательно сообщать полное имя, отчество и домашний адрес с шестизначным индексом, а также индексом (буквенно-цифровым) отделения связи.

Кроме полного адреса редакции, который вы обычно писали, теперь на конверте необходимо также указывать и шестизначный индекс предприятия связи, доставляющего нам почту (103092); он содержится в выходных данных каждого номера журнала на стр. 40.

При адресовании телеграмм необходимо указывать только номер отделения связи, например: Москва, К-92.

Помните! Применение цифровых индексов при адресовании почтовых отправлений поможет работникам связи быстрее доставлять корреспонденцию по адресу и облегчит их труд.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29. Правильные ответы — 1, 5, 8, 10, 13, 14, 20, 22, 23, 26.

I. На транспортные средства, движущиеся по установленным маршрутам, не распространяется действие только знаков 2.1—2.3 и 2.22. Все остальные обязательны для всех водителей (пункт 27).

II. Так как дело происходит на перекрестке равнозначных дорог, то первым независимо от направления движения проезжает трамвай, затем водитель мопеда, как не имеющий помехи справа. По этому же принципу решают вопрос об очередности проезда водители автомобиля и автобуса (пункт 111).

III. Если сигналы светофора разрешают движение трамваю и нерельсовым транспортным средствам одновременно, то водитель трамвая пользуется преимуществом, но не в показанной обстановке: ведь «стрелка» включена с красным сигналом (пункт 103).

IV. Если трехполосная дорога предназначена для движения в обоих направлениях, то на крайнюю левую полосу выезд запрещен (пункт 80).

V. Разметка лишь обозначает стоянку такси (пункт 42, 1.17). А дальше действует общее правило — в зоне обозначенных остановок транспортных средств общего пользования и стоянок автомобилей-такси остановка разрешена, если это не создает помех их движению, те есть не препятствует их подъезду к площадке или отъезду (пункт 99 «е»).

VI. Такого вида сигнальный знак «Берегись поезда» устанавливается при пересечении одного железнодорожного пути (пункт 37).

VII. Разворот разрешен только из крайнего левого положения на проезжей части (пункт 87), а водителю, который сделать это не в состоянии из-за недостаточной ширины дороги, — только от правого края ее (пункт 88). Этим требованиям соответствуют действия водителей автомобилей, но не мотоциклиста.

VIII. Хотя водитель автобуса и движется по свободной полосе, никаких преимуществ в показанной обстановке это ему не дает. На горных дорогах действует один закон — тот, кто следует под уклон, уступает дорогу (пункт 130).

IX. Мигание зеленого света не изменяет значения зеленого сигнала, оно лишь средство дополнительной информации участников движения о том, что вскоре загорится желтый свет (пункт 53 «а»).

X. Жгут на руке или ноге пострадавшего в аварии можно держать не более двух часов, иначе наступит омертвение конечности.

На конкурс „За рулем“

СВИДЕТЕЛЬСТВА ИСТОРИИ

Снимки эти прислал на наш конкурс «Свидетельства истории» один из старейших советских автомобилистов и автоспортсменов Борис Алексеевич Удольский. Они — из его альбомов, где собраны снимки, газетные вырезки, документы разных лет.

Познакомившись с содержимым этих альбомов (нам представилась такая счастливая возможность), мы убедились в том, что владелец их — сам живое свидетельство нашей автомобильной истории. Почти 60 лет он за рулем автомобиля. Чего только не было за эти годы. Рабочий завода Рябушинского (АМО), участник защиты Петрограда в 1918 году, слушатель курсов автомобильных механиков РККА, участник боев в Сибири, с басмачами, ранение — и все это за рулем автомобиля. Затем шофер в Народном комиссариате по военным и морским делам.

С 1925 года наряду со службой — занятия автоспортом. Победитель одних из первых московских соревнований на экономичность вождения и на пересеченной местности (1926 года), победитель скоростных пробегов Москва — Нижний Новгород — Москва и Москва — Архангельск — Москва (оба — 1929 года), автор рекорда на километр с хода — 187 км/ч, который был им установлен на 200-сильном автомобиле «Бенц» (он показан на 4-й странице обложки) в 1931 году. Шофер-испытатель. И снова рекорды — в зимних гонках Москва — Ленинград — Москва на ГАЗ—А: средняя скорость 67 км/ч в 1936 году и 70 км/ч в 1937 году.

В Великую Отечественную войну — военный шофер, за рулем автомобиля прошел путь от Сталинграда до Берлина. Награжден боевыми орденами и медалями.

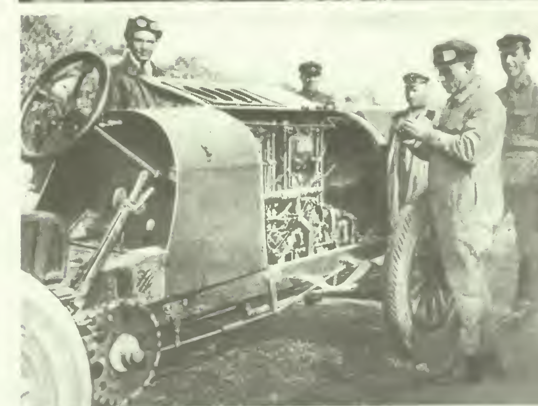
Мы не случайно помещаем снимки из альбома Удольского в преддверии 60-летия наших славных Вооруженных Сил. Большая часть автомобильной жизни Бориса Алексеевича связана с Красной Армией. И на фотографиях, которые мы рассматривали, часто присутствуют дорогие нашему сердцу буденовки и краснозвездные фуражки, шинели и гимнастерки.

Моторизация стала спутником Красной Армии с первых лет ее становления, и не случайно лучшие шоферы, механики были в ее рядах. И первые шаги советский автомотоспорт делал при самой активной поддержке военных ведомств, Всевобуча.

Продолжая традиции тех лет, и сегодня автомотоспортсмены-воины идут в авангарде советского спорта. Арбенов, Тарабанько, Моисеев, Кавинов — вот далеко не полный перечень имен, которыми мы гордимся.

Ко всему сказанному остается добавить, что Борис Алексеевич Удольский и поныне за рулем. Ему 75 лет, он водитель «скорой помощи» на автобазе Министерства обороны.







На снимках (сверху вниз):

● Командорская машина автопробега Москва — Нижний Новгород — Москва (1929 год).

● Перед заездом на побитие рекорда; слева Б. Удольский (1931 год).

● Пробег Москва — Архангельск — Москва; впереди — АМО—Ф15 (1929 год).



В 1978 году историческая серия «Из коллекции «За рулем» [illegible] автомобилем, сыгравшим [illegible] роль в развитии [illegible]чественного спорта

1. «БЕНЦ-55 150»

С этой [illegible] связана история нашего автомобильного спорта в годы, когда отечественная промышленность еще не строила гоночных машин. Семьдесят лет назад, в 1908 году В. Эндри на [illegible] гонку Петербург — Москва, а 1914 году В. Шолль одержал победу в кольцевых гонках на «Большой приз Санкт-Петербурга», а в мае 1913 года Ф. [illegible] на [illegible]сильном варианте установил всероссийский абсолютный рекорд скорости, пройдя 1 версту (1067 м) с хода с результатом [illegible].

Год постройки — [illegible] (в скобках — [illegible]) [illegible] 1909 года) [illegible]

[illegible]

2. «РУССО-БАЛТ-С24 40-МОНАКО»

[illegible] января 1912 года русские спортсмены А. [illegible] и В. Михайлов, принимавшие участие в ралли «Монте-Карло», финишировали в Монако. Они [illegible] на спортивной машине «Руссо-Балт» [illegible] в абсолютном зачете. [illegible] из первых в мире спортивных автомобилей [illegible] В 1913 году [illegible] модернизирован [illegible] колеса), и заводской [illegible] И. Иванов установил [illegible] скоростной рекорд [illegible] 1 версту с хода со скоростью 131,793 км/ч.

Год постройки — 1911 (в скобках — данные по модернизированному варианту 1913 года), конструктор — И. [illegible]

[illegible]

